

ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА





ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

ИСТОРИЯ
ФАБРИК
И ЗАВОДОВ


УАЗ

ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА



Москва
ПРОФИЗДАТ — 1988

ББК 63.3(2)7—24
И90

И $\frac{1002010000-157}{081(02)-88}$ 11—88

ISBN 5- -255—00026—4

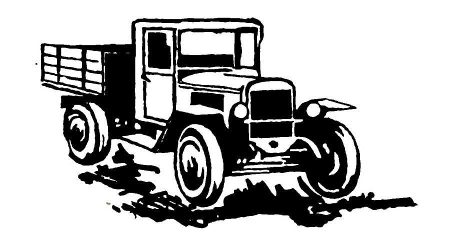
В создании этой книги приняли участие: К. И. Алибеков, Е. Н. Антонов, Л. В. Анфимов, Г. П. Беглов, В. В. Белокриницкий, А. В. Болотов, Ю. Г. Борзов, С. И. Быстров, Е. Р. Варченко, Н. Т. Волков, А. К. Воробей, А. П. Гарин, Е. И. Головко, К. Н. Гусев, В. Н. Демокритов, В. Н. Желнов, Г. Н. Желнова, П. И. Жуков, В. Т. Загребайлов, А. Н. Закурдаев, И. Д. Елев, Г. Б. Индин, Г. В. Калашников, В. И. Катков, Л. А. Клюев, Ф. И. Корнев, Е. И. Крюков, К. В. Кузнецов, Б. П. Кулаков, А. М. Курочкин, Н. М. Курочкин, С. Г. Лайхтман, В. Ф. Лукин, А. М. Марьев, В. А. Маслова, А. М. Мельников, В. А. Михайлин, Г. Н. Михалев, В. П. Моисеичев, В. Ю. Морозов, П. И. Музюкин, Р. И. Муслин, А. И. Никитин, К. Н. Николаев, Э. Н. Орлов, Л. Т. Печенегова, В. В. Петрунина, П. А. Пигулевский, П. Д. Прошин, П. Ф. Пшеничкин, А. К. Пьянов, А. М. Рахманов, В. Н. Рябушкин, В. А. Са-

латов, Ю. И. Самсонов, Л. С. Сатлер, В. А. Свирелин, Р. Д. Сиднев, А. С. Сидякин, Ю. Н. Синякин, Ю. К. Скорняков, А. Н. Смирнов, А. В. Соколов, Е. Я. Старостин, Л. А. Старцев, З. И. Стильбанс, С. А. Теленков, В. М. Фадеев, А. С. Флянц, Г. А. Халитов, Д. С. Чевский, А. С. Чернов, В. Ф. Чирканов, А. Н. Чувашлов, С. Д. Чуразов, Б. Л. Шапошник, С. А. Швайцбург, П. И. Шварцбург, Л. Е. Шемарин, Л. П. Штурбабина, И. Ф. Щукин и другие товарищи. Они поделились своими воспоминаниями о прошлом автозавода и рассказали о сегодняшнем дне производственного объединения «АвтоУАЗ».

Общественная редколлегия благодарит рецензентов книги доктора исторических наук А. В. Митрофанову, ответственного работника Минавтопрома СССР Е. А. Устинова и заведующего отделом ЦК профсоюза рабочих автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения М. Н. Заячковского, которые сделали много ценных замечаний и рекомендаций по структуре и содержанию рукописи.

Часть первая

РОЖДЕНИЕ ЗАВОДА



ГЛАВА ПЕРВАЯ

На второй день войны

«Будем строить в Ульяновске»

Грузчики и такелажники

По приказу Лихачева

Сборка началась

На другой день после нападения гитлеровской Германии на Советский Союз, ранним утром 23 июня 1941 года, на ЗИСе — первенце отечественного автомобилестроения — состоялся общезаводской митинг. Клятвой верности прозвучали на нем слова зисовцев: «Дадим Родине все, что потребует партия и правительство!» А 24 июня общее собрание коммунистов предприятия уже обсуждало вопрос «О работе партийной организации в годы войны». Были определены главные задачи и порядок работы автомобильного гиганта в условиях военного времени, закрепленные приказом директора завода Ивана Алексеевича Лихачева.

Война вносила существенные изменения в производство. В первые же недели автозавод начинает изготовлять инструменты и оснастку для выпуска вооружения и боеприпасов, поковки и литье для авиационных и танковых заводов. Практически на предприятии не оставалось цехов, которые не получили бы военных заказов. Но главной задачей было производство машин, крайне необходимых фронту. Начинается освоение и серийный выпуск автомобилей ЗИС-22 с двумя ведущими осями (на базе ЗИС-5), ЗИС-54 с санитарным оборудованием, полугусеничного вездехода ЗИС-22М.

Осенью 1941 года на подступах к столице создалась крайне напряженная обстановка. И 10 октября Государственный Комитет Обороны принимает решение срочно перебазировать в глубокий тыл основные промышленные предприятия столицы. 15 октября стало известно об эвакуации ЗИСа.

Бывший начальник производства автозавода в Ульяновске (тогда он носил название УльЗИС) П. И. Смирнов вспоминает:

«Около 20 часов я пришел в кабинет директора. Лихачев нервно шагал из угла в угол. К поясному ремню гимнастерки пристегнут револьвер. Увидев меня, он подошел, пожал руку и сказал:

— Ну что ж, Павел Иванович, будем строить завод и налаживать производство автомобилей в Ульяновске. Таково указание правительства. Получай документы и деньги. Бери любую машину и не позднее, чем через два часа, выезжай через Горький в Ульяновск. Директором Ульяновского завода назначается Шварцбург.

Я заявил, что готов остаться на заводе в Москве до последнего момента, но получил вторичный и категорический приказ о немедленном выезде...

Вышел со двора. Валил мокрый, тяжелый снег. В темноте сновали люди. Кое-где вспыхивали синие огоньки подфарников.

Тяжело на душе у каждого автозаводца. Жаль было расставаться с родным заводом, и в то же время растет злоба к ненавистному врагу. Ладно, Ульяновск, так Ульяновск!» [1].

С июля по декабрь первого года войны из районов, которые были оккупированы и которым угрожал враг, было эвакуировано более полутора тысяч предприятий. Один только ЗИС отправил в тыл 12 800 единиц оборудования, для чего понадобилось 7 708 вагонов и платформ. Десятки машин с людьми, эшелоны с демонтированными станками и оборудованием двигались по четырем основным адресам — Шадринск, Троицк, Челябинск, Ульяновск.

В 1984 году П. И. Шварцбург, первый директор Ульяновского автозавода, вспоминал:

— Мне, как и многим другим руководящим работникам автозавода, до середины октября 1941 года и в голову не приходила мысль о возможности полной эвакуации завода — это как-то не умещалось в сознании, хотя было известно, что еще в августе группа работников завода выезжала на Урал и в Поволжье для определения возможных пунктов размещения частично эвакуируемых мощностей завода. Но все это казалось маловероятным.

Да, еще в августе 1941 года заместитель главного инженера ЗИСа Е. А. Дундуков приехал в Ульяновск с группой экспертов. Тщательно осмотрев территорию расположенных на высоком берегу Волги складов Государственного таможенного управления, где предполагалось разместить будущий завод по сборке автомобилей, он телеграфировал в Москву: «Место для разворачивания автомобильного производства не совсем пригодно, но в нынешних условиях удовлетворяет».

Только смертельная угроза, нависшая над Москвой первой военной осенью, могла заставить пойти на такой шаг, как рассредоточение по нескольким городам огромного по масштабам и сложного по технологии массового производства грузовых автомобилей. Достаточно вспомнить, что к началу войны на ЗИСе работало более 40 тысяч человек. В сотнях заводских цехов находились тысячи единиц сложнейшего оборудования, в том числе прецизионные станки, многочисленные паровые молоты и прессы, не гово-

---

[1] Смирнов П. И. Московский автозавод едет на восток. В кн.: Эшелоны идут на восток. М., Наука, 1966, с. 247.

ря уже о километрах транспортных и сборочных конвейеров, транспортеров и т. п. Развернуть столь громоздкое и сложное хозяйство в каком-нибудь одном пункте осенью сорок первого было невозможно и потому, что в наиболее пригодных для этого местах уже находились крупные промышленные предприятия, эвакуированные с Украины, из Белоруссии, Прибалтики и западных областей РСФСР.

Да и в самом Ульяновске, где планировалось разместить будущий сборочный завод, уже были тысячи рабочих из Ленинграда, Харькова, других городов страны. Все они стремились побыстрее дать первую продукцию для фронта, для скорой, как тогда казалось, победы над врагом.

Что же представляли собой склады Государственного таможенного управления, куда прибыли 20 октября 1941 года первые руководители и работники будущего Ульяновского автозавода? Вдоль двух железнодорожных веток стоял десяток кирпичных и дощатых строений барачного типа. Еще шел демонтаж оборудования на Московском автозаводе, еще формировались на железнодорожных станциях нетопленные товарняки с наспех сколоченными нарами, а на волжском берегу уже кипела работа.

Прежде всего предстояло освободить складские помещения, доверху набитые тяжелыми слитками дорогих сплавов, сотнями килограммов натурального каучука, ящиками с лекарствами. Эту работу необходимо было проделать в считанные дни, чтобы не задерживать десятки вагонов, стоящих под погрузкой, и подготовить площади для приема прибывающего на станцию Киндяковка оборудования. Часть его должна была проследовать дальше, на уральские заводы. И квалифицированным рабочим, инженерам, конструкторам и технологам, продолжавшим прибывать на машинах, в теплушках, нужно было разгрузить и перенести в помещения освободившихся складов тысячи станков, прессов и других тяжелых, сложных механизмов.

Забыв на время о своих основных профессиях, москвичи осваивали две самые необходимые тогда специальности — грузчика и такелажника. Начиналась необычайно суровая зима, а большинство приезжих, которых приказ об эвакуации застал неожиданно, были одеты далеко не по-зимнему. Уже в конце октября выпал снег, в ноябре ударили морозы, доходившие до 45 градусов. С интервалом в два-три дня из Москвы продолжали прибывать эшелоны с оборудованием. Разгрузка велась днем и ночью, при свете костров. Работали бригадами, по 12 часов в сутки. Только в исключительных случаях городские власти выделяли в распоряжение автозаводцев передвижной железнодорожный кран, позже удалось арендовать на время у местных строителей два небольших экскаватора, которые тут же переделали в подъемные краны. Но бóльшая часть многотонных машин была выгружена и доставлена в бывшие складские пакгаузы вручную — при помощи стальных листов, деревянных катков, тросов и веревок.

...На огромный, загнутый спереди железный лист сгружали с платформы громоздкий координатно-расточный станок швейцар-

ской фирмы СИБ. Высокий, худощавый парень, подставляя плечо то под один, то под другой бок тщательно упакованной громадины, умолял:

— Ребята, прошу вас, поосторожнее, у него ведь точность микронная, за него золотом платили!

«Хозяин» станка Леонид Клюев еще в 30-е годы окончил ФЗУ при ЗИСе по специальности токаря, а через пять лет освоил новую профессию — расточник координатной расточки. Ей он оставался верен всю свою долгую трудовую жизнь. До сих пор стоит в инструментальном цехе УАЗа старенький станок, на котором Леонид Александрович обучил не одно поколение инструментальщиков. Профессия это тонкая, сложная, необходимая на любом производстве. Среди его учеников два Героя Социалистического Труда, многие удостоены высоких правительственных наград.

Только за ноябрь и декабрь 1941 года полторы тысячи москвичей практически вручную разгрузили более 2 тысяч платформ и вагонов. А ведь еще приходилось грузить десятки станков для отправки на Урал. Уже 6 января 1942 года было принято решение о восстановлении автомобильного производства в Москве. И опять пришлось грузить сотни вагонов техникой, возвращаемой в столицу.

И вот в таких, немыслимо трудных условиях коллектив зисовцев трудился дружно, споро, с прибаутками, с неизменной «Дубинушкой». Между бригадами такелажников и формирующимися коллективами будущих цехов велось соревнование за быстрейшую выгрузку оборудования. На торце барака, отведенного под инструментальный цех, уже в ноябре появились надписи на широких бумажных лентах: «Что ты сделал сегодня для фронта?», «Боевой привет инструментальщикам — сегодня они впереди!», «Даешь первые цеха!» А 8 декабря из оживленной толпы автозаводцев, громко обсуждавших передовую статью первой стенной газеты, где рассказывалось о разгроме немцев под Москвой, послышалось:

— Ура! Качать редактора!

И Марка Сергеевича Ушакова, несмотря на его смущенные протесты, несколько раз подбросили в воздух.

Конечно же морозы и тяжелейший физический труд были не единственными трудностями, с которыми столкнулись автозаводцы на волжской земле. Ульяновск был тогда сравнительно небольшим районным центром, входившим в состав Куйбышевской области. С началом войны население его выросло во много раз. Не хватало жилья. Часть автозаводцев городские власти разместили в общежитии местного пединститута и в одной из школ. Основная же масса москвичей вынуждена была в первые месяцы ютиться в переполненных до предела частных домах, в подъездах, подвалах, на вокзале. Постепенно эвакуированных зисовцев по решению горкома партии расселили в Кременках, Лаишевке, Баратаевке, Арском и других селах, находившихся в 10—30 километрах от города.

Заводские коммунисты[1] сразу же приняли на себя весь груз военных забот. Активно участвовала в этой работе профсоюзная организация, которую сначала возглавил кадровый рабочий А. И. Михайлов, а затем — инженер-зисовец А. Ф. Крюндель.

Сотни неотложных забот легли на плечи бывшего главного инженера ЗИСа 30-летнего Петра Ильича Шварцбурга, назначенного руководителем Ульяновского филиала. Днем и ночью директор будущего завода со своими помощниками занимался размещением прибывающих рабочих (сам он с семьей из восьми человек ютился в 14-метровой комнатенке), делал все возможное, чтобы организовать горячее питание и достать мало-мальски подходящую для лютых морозов одежду. Но главными задачами попрежнему оставались выгрузка и размещение оборудования.

В начале января 1942 года Шварцбург собрал командный состав цехов в небольшом двухэтажном здании, отведенном под заводоуправление. О положении дел в инструментальном корпусе докладывал темпераментный серб Любомир Голо, о подготовке к выпуску боеприпасов — невозмутимый Константин Иванович Протопопов. Их короткие отчеты часто прерывались нетерпеливыми репликами. Но когда встал Александр Константинович Воробей, назначенный по прибытии в Ульяновск начальником автобазы, в комнате установилась напряженная тишина. Сейчас должен был решиться главный вопрос: когда будет собран первый автомобиль? Все знали, что А. К. Воробей, бывший на ЗИСе начальником главного конвейера, здесь руководил работами в 18-м корпусе, где должны были начать сборку.

— Корпус, отведенный нам,— неторопливо начал Воробей,— несколько дней назад очищен от последних слитков. Начинаем завозить сборочное оборудование, устанавливать понемногу на свои места...

— Понемногу?—прервал его парторг ЦК на заводе Л. З. Роговой.— И это говорите вы, опытный зисовец, не хуже нас понимающий обстановку? А вы знаете, что машины нужны фронту немедленно?

— Погоди, Лев Захарович, не горячись...—Поднявшийся Шварцбург положил руку на плечо парторга.— Роговой прав, товарищи. От Москвы немцев отбросили, но война, судя по всему, затянется не на один год... Прошлой ночью я говорил с Лихачевым. Сборку машин нужно начинать в ближайшие недели, не дожидаясь поставщиков. Будем делать все от нас зависящее — возможное и невозможное. Вы свободны, товарищи.

Имя Лихачева было упомянуто не случайно. Еще не было ни одной ночи, чтобы не звонил из Москвы по прямому проводу директор ЗИСа, ставший в начале войны особоуполномоченным Наркомата среднего машиностроения СССР. И не было ни одного вопроса, в который бы он с присущей ему дотошностью, уме-

---

[1] Официально партком завода был избран 28 января 1942 года. В это время заводская партийная организация насчитывала 280 членов и 50 кандидатов в члены ВКП(б).

нием сразу схватить суть не вникал, чтобы тут же принять необходимые меры.

2 января 1942 года в докладной записке заместителю председателя Совнаркома СССР А. И. Микояну Лихачев писал:

«Основные кадры указанных заводов состоят из работников, направленных из Москвы вместе с семьями, что в общей сложности составляет коллектив в 90 тысяч человек, которые в настоящее время находятся в тяжелом положении в части общественного питания и продовольственного снабжения.

Для создания нормальных условий для работающих и ускорения пуска заводов прошу вашего распоряжения на организацию сети промтоварных и продовольственных магазинов с централизованным снабжением, приравняв указанные заводы к снабжению заводов танковой и авиационной промышленности, а также разрешения этим заводам организацию ОРСов с правом ведения самозаготовок...»

Спустя всего две недели, 17 января 1942 года, вышел приказ И. А. Лихачева, где говорилось:

«1. В соответствии с решением ГКО от 06.01 с. г. организовать в системе Ульяновского автомобильного завода им. Сталина отдел рабочего снабжения, подчинив последний директору завода.

2. Возложить на отдел рабочего снабжения обеспечение рабочих и служащих завода питанием, продуктовыми и промышленными товарами, организацию децентрализованных заготовок, а также организацию сельскохозяйственной базы...»

В середине января 1942 года Лихачев прилетел в Ульяновск. Он одобрил внутризаводскую планировку, структуру предприятия и утвердил его руководящий состав. Узнав об острой нехватке древесины для утепления цехов и строительства хотя бы временного жилья, директор ЗИСа добился передачи заводу около 30 тысяч кубометров сплавного леса, который вмерз в лед у волжского берега. И уже через несколько дней бригада строителей во главе с Н. Н. Белоусом обшивала будущие цехи досками из добытых во льду бревен.

С помощью Лихачева был решен и другой важнейший вопрос — обеспечение цехов светом и теплом. Имевшаяся тогда в Ульяновске дизельная электростанция была настолько маломощной, что ее энергии едва хватало на снабжение жилых домов, а котельная на территории таможенных складов давала слишком мало тепла. Поскольку речь уже шла о пуске некоторых цехов, вопрос о снабжении завода энергией становился первоочередным. Лихачев добивается через ГКО передачи заводу на время дизель-электропоезда, принадлежавшего Наркомстрою. Тогда же на специально отведенной площадке начали монтировать три старых дизель-генератора общей мощностью в 1 500 лошадиных сил. А для обогрева цехов приспособили трубы, по которым шел пар со списанных паровозов. Со временем начала давать больше пара расширенная котельная, были смонтированы компрессорная и кислородная станции.

С февраля 1942 года партком завода неоднократно обсуждал

ход монтажа и подготовки к пуску инструментальных цехов № 1 и 2. Были намечены практические меры для обеспечения скорейшего пуска этих цехов, развертывания соревнования и партийно-политической работы среди монтажников, строителей и ремонтников.

«Монтаж и пуск этих цехов,— говорилось в отчете партийного комитета за период с 28 января 1942 года по 15 января 1943 года,— имели огромное политическое значение в то время, поскольку это закладывало фундамент будущего завода, создавало перспективу и уверенность в возможности и необходимости строительства завода в Ульяновске, ломало психологию многих людей, потерявших перспективу в результате эвакуации, вселяло уверенность в сердца наших людей в успешное разрешение той огромной задачи по перебазированию промышленности в восточные районы, которая была поставлена партией перед советским народом» [1].

В феврале 1942 года было начато производство боеприпасов для фронта в инструментальном цехе № 2, начальником которого назначили К. И. Протопопова. Он возглавил новую для автозаводцев работу в тяжелейших условиях, проявив незаменимые качества, присущие всем представителям «лихачевской гвардии»: знания, организаторские способности, беззаветную преданность делу. В трудный час зисовцы не подвели Родину. Благодаря их героическим усилиям удалось в небывало короткие сроки наладить в Ульяновске и на Урале выпуск продукции, столь необходимой фронту, стране.

Так уж сложилась судьба первых руководителей Ульяновского автозавода, что в самые ответственные моменты они с честью справлялись с делом, доверенным им партией и народом.

В декабре 1942 года, когда УльЗИС крепко встал на ноги, П. И. Шварцбург был назначен директором Челябинского кузнечно-прессового завода. Уже здесь за оперативную организацию выпуска необходимой фронту продукции он был в 1944 году награжден орденом Ленина. В послевоенные годы П. И. Шварцбург руководил строительством и работой ряда крупных автозаводов, потом около 20 лет занимал видные посты в Госплане Белоруссии.

Вскоре после войны на недавно родившемся Минском автозаводе КБ, возглавляемое бывшим главным конструктором УльЗИСа Борисом Львовичем Шапошником, спроектировало знаменитый МАЗ-525 — первый в Европе самосвал грузоподъемностью в 25 тонн. Шапошник оставался главным конструктором Минского автозавода до 83 лет, его труд был отмечен высшими наградами Родины — Золотой Звездой Героя Социалистического Труда, Ленинской и Государственной премиями, многими орденами.

Несколько послевоенных лет генерал Лев Захарович Роговой был начальником планового отдела управления промышленности Советской военной администрации в Германии. С начала 50-х годов он аспирант, затем научный сотрудник одного из московских НИИ. Кандидат технических наук Л. З. Роговой — автор нескольких серьезных трудов в области экономики.

Александр Константинович Воробей в 1944 году вместе с большой группой москвичей переехал в Миасс, чтобы срочно наладить здесь производство машин ЗИС-5. После этого он становится директором Минского мотоциклетного и велосипедного завода, затем долгие годы работает заместителем министра автомобильных дорог БССР.

---

[1] Ульяновский областной партархив, ф. 1107, оп. 1, д. 23, л. 29.

Но вернемся к военным годам.

К весне 1942 года начинает налаживаться кузнечно-прессовое производство в Челябинске, арматурное в Шадринске и автомоторное, а затем и переведенное из Троицка литейное производство в Миассе. Возведение этих заводов также было связано с огромными трудностями, потребовало самоотверженных действий тысяч людей. Н. С. Патоличев, бывший в то время первым секретарем Челябинского обкома партии, так вспоминал об этом впоследствии:

«Когда строительство автомоторного завода в Миассе и кузнечно-прессового в Челябинске шло уже широким фронтом, нас увлекла идея создания на Урале комплексного автомобильного завода. И мы тогда договорились приложить к этому необходимые усилия...

Конец апреля 1942 года. Прошло еще очень незначительное время, а на заводе первая крупная победа — пуск автомоторного завода. Вот уж поистине «и не поверится самим». В Челябинской области впервые создано крупное производство автомобильных моторов...» [1]

И далее — уже о событиях 1943 года, связанных со строительством автозавода в Миассе:

«Областной комитет партии поставил строительство автомобильного завода в ряд важнейших задач. Не только миасская партийная организация — все коммунисты области рассматривали создание автомобилестроения на Урале как важнейшую оборонную и народнохозяйственную задачу» [2].

А для Ульяновского автозавода стали знаменательными мартовские дни 1942 года, когда начал работать инструментальный цех № 1, начальником которого был назначен Любомир Голо. Его энергия и огромный опыт позволили быстро наладить производство инструмента, столь необходимого и для выпуска боеприпасов, и для скорейшего пуска уже готовых к работе остальных десяти цехов.

И все же главные трудности были связаны с началом сборки автомобилей. Ленточный сборочный конвейер, который продолжали монтировать в 18-м корпусе, даже по самым смелым подсчетам, мог войти в строй не раньше осени. Из чего собирать необходимые фронту грузовики ЗИС-5, было более или менее ясно: еще из Москвы сумели вместе со станками и оборудованием вывезти некоторый запас рам, крыльев, коробок скоростей, рессор, других деталей и узлов. Мосты, карданные валы, детали кабины и большинство нормалей уже можно было производить в существующих цехах и на заводах-смежниках. А вот каким образом вести сборку — над этим пришлось поломать голову.

В начале апреля 1942 года после завершения второй смены работники 8-го корпуса, который называли цехом сборки и испытаний автомобилей, остались на открытое партийное собрание. Все уже знали, что первые машины решено собирать на деревян-

---

[1] Патоличев Н. С. Испытание на зрелость. М., Политиздат, 1977, с. 210.
[2] Там же, с. 211.

ных подставках. Но когда начальник еще не существующего главного конвейера А. К. Воробей и мастера Середа и Бездушный объяснили рабочим особенности временной технологии сборки, из глубины полутемного барака послышался чей-то насмешливый голос:

— Александр Константинович, вроде бы все понятно — война идет, условия совсем другие... Но как вы можете заставлять нас собирать машины без двигателей? Да на ЗИСе бы за это голову оторвали!

— Разрешите, я отвечу,— поднялся парторг ЦК Л. З. Роговой. Инженер-экономист по образованию, прекрасно знающий все тонкости автомобильного производства, он мог дать исчерпывающие объяснения по любому поводу.— Товарищи, я сам зисовец, и я вас прекрасно понимаю. Но и вы должны понять обстановку, которая складывается на фронте. Вы не хуже меня знаете, что значат сейчас для армии наши грузовики. Да, мы будем собирать их на козлах, почти без всякой механизации, пока не сделаем конвейер. А что касается двигателей... были бы шасси и кузов, а двигатели будут!

А. К. Воробей и сам с тяжелым сердцем шел на нарушение незыблемого зисовского правила. И когда в середине апреля в Ульяновск снова прибыл И. А. Лихачев, Воробей, показав на несколько новеньких машин, стоящих без двигателей, сказал:

— Как хотите, Иван Алексеевич, но я так больше не могу. Вы знаете, в каких условиях мы вынуждены работать, а двигателей из Миасса все нет и нет. Сколько же нам еще прикажете собирать таких уродцев?

— Будешь собирать, сколько потребуется! Что за разговоры? — вспылил было Лихачев. Но, помолчав, добавил уже спокойнее:

— Ладно, не переживай, двигатели будут. Я лечу в Миасс...

Через несколько дней двигатели были получены, и первая собранная на заводе машина участвовала в первомайской демонстрации.

ГЛАВА ВТОРАЯ

«Все для фронта, все для победы!»

Пуск главного конвейера

Фронтовые бригады

«Дизельная эпопея»

Будет новый завод!

Заботы конструкторов

Коллектив встречает победу

15 мая 1942 года приказом директора завода было объявлено: «...Считать действующими следующие цехи автозавода: МСЦ-1, МСЦ-2 (механосборочные), цех нормалей, ЦСИА (цех сборки и

испытаний атомобилей), инструментальные первый и второй, термический с отделением металлопокрытий, механомонтажный, центральную лабораторию, железнодорожный...»

А в июле, когда темпы сборки возросли уже до 20—30 машин в сутки, Ульяновский филиал № 4 ЗИС (УльЗИС) был официально назначен головным предприятием по выпуску автомобилей ЗИС-5.

4 июля 1942 года вышел первый номер многотиражной газеты «Сталинец», редактором которой стал М. С. Ушаков. «Все для фронта, все для победы!» — призывала газета. И это был не просто лозунг, это был закон, которому подчинялась вся жизнь советских людей в годы войны.

Специфика военного времени наложила свой отпечаток и на характер, стиль большинства газетных публикаций. Сейчас, когда листаешь пожелтевшие подшивки первых номеров заводской многотиражки, не всегда понятно, что скрывается за вынужденной недоговоренностью, продиктованной жесткими условиями военной цензуры.

«Заводской комитет на своем заседании,— писала газета в номере за 16 июля,— постановил присудить первое место в соревновании цеху т. Майорова с выделением премии для лучших стахановцев в сумме 1 500 рублей.

Отмечена хорошая работа цеха т. Протопопова.

Первое место по группе вспомогательных цехов присуждено цеху т. Голо».

А спустя несколько дней в большой статье А. Крылова и М. Дыскина можно было прочесть: «Теперь, получив срочное задание, все горячо взялись за работу. Технологи, конструкторы, проектанты, не дожидаясь получения чертежей, прямо с натуры снимали эскизы, составляли технологию, проектировали приспособления и инструментарий... Весь коллектив завода горит желанием выполнить задание с честью, и дело командиров производства обеспечить осуществление этого желания организованным проведением всей подготовительной работы».

Что же стояло за этими строчками?

В середине августа 1942 года завод получил срочное правительственное задание организовать производство стационарных малолитражных двигателей Л-3/2 для нужд фронта. Трудность нового задания заключалась не только в том, что оно не соответствовало специфике и возможностям автосборочного предприятия, но и в том, что не было даже чертежей и разработанной технологии производства. И все же за новое дело взялись по-фронтовому, практически без раскачки. Уже 22 августа партком завода обсудил доклад главного технолога А. Г. Крылова о ходе подготовки производства двигателей, в цехах и отделах проходили партийные собрания, где люди самых разных профессий заявляли о своей готовности справиться с необычным заданием раньше установленных правительством сроков.

Важность и экстренность предстоящей работы подчеркивалась категоричными строками приказа директора завода:

«...это задание имеет исключительно важное значение для удовлетворения нужд фронта.

Приказываю:

1. Главному конструктору завода т. Шапошнику

а) в 24 часа доставить на завод двигатель, разобрать его, начать эскизирование всех деталей, работу вести по 16 часов в день...

Предупредить всех начальников цехов и отделов, всех технологов, мастеров, конструкторов и рабочих, что работы, связанные с двигателем Л-3/2, идут впереди всех заданий...»

Преодолевая усталость, оставляя на сон по 5—6 часов в сутки, работали конструкторы, технологи, строители, привлеченные к выполнению правительственного задания. В заключительной стадии — при отладке и испытаниях опытного образца — заводские инженеры работали непрерывно круглые сутки. И уже в конце сентября начальник техчасти цеха Севалкин доложил руководству о выполнении задания. Начальником цеха, где в октябре стали изготавливать двигатели Л-3/2, был назначен К. И. Протопопов, до этого руководивший производством боеприпасов.

Тогда же, в октябре 1942 года, завершился один из главных этапов механизации производства и сборки автомобилей — был пущен главный конвейер, что позволило в сложнейших условиях военного времени поставить машину на поток, поднять темпы сборки до 60 автомобилей в сутки.

Это было событие, которого ждали со дня основания завода. И даже по-военному скупые и точные строки директорского приказа от 2 октября звучали нескрываемым торжеством:

«Ввиду окончания строительно-монтажных работ первой очереди по корпусу № 18 приказываю:

1. Нач. ЦСИА т. Воробей прекратить работу по сборке машин в корпусе № 8 6.X в 18 часов и организовать переезд на новый главный конвейер для обеспечения работы на новом месте с 8.X. с 8 часов утра.

2. Начальнику производства т. Смирнову П. И. дать указания цехам об изменении подачи узлов и агрегатов для обеспечения работы главного конвейера с 8.X.

3. Начальнику ремонтно-строительного цеха т. Кислову и и. о. начальника ММЦ т. Гуревичу произвести все работы по светомаскировке корпуса № 18».

В каждом приказе директора, во всех номерах многотиражки и выступлениях коммунистов, комсомольцев и беспартийных на собраниях слышались не только боль и тревога за судьбу Родины, но и непоколебимая уверенность в победе над врагом. «Таков приказ Родины и фронта!» — заканчивались многие газетные публикации, призывавшие отдавать победе все силы и мастерство.

25-ю годовщину Великой Октябрьской социалистической революции страна встречала в тяжелейшей обстановке. Фашисты хозяйничали на Украине и в Белоруссии, рвались к Сталинграду. И ульяновские автозаводцы трудились с полной самоотдачей, не

жалея сил, чтобы только ускорить разгром врага. В августе коллектив завода занял второе место во Всесоюзном соревновании. А накануне 25-й годовщины Октября ульяновцы по призыву обкома партии провели декаду помощи защитникам Сталинграда: в течение этих 10 дней производственный план выполнялся не меньше, чем на 120 процентов. И автомобилестроители с честью справились с повышенными обязательствами, хотя работали в то время на заводе в основном городские и деревенские ребята, только-только освоившие профессию.

— Вдали от линии фронта,— вспоминал позже А. К. Воробей,— в тяжелейших жилищных условиях, при недостатке одежды и продуктов питания, практически у всего зисовского коллектива, в том числе нашего цеха сборки и испытаний автомобилей (ЦСИА), была не только по-прежнему высокая дисциплина, но и сильное чувство патриотизма, тревоги за судьбу страны, желание своим трудом оказать помощь фронту. После пуска главного конвейера в цехе установился московский ритм труда. Мы получали указание руководства завода подготовить к той или иной дате партию автомобилей для отправки на фронт и делали все возможное для выполнения этого задания — нередко работали по две смены подряд и даже сутками не уходили из цеха.

Коллектив постепенно пополнялся молодежью из местного населения. До сих пор помню, с каким интересом и упорством они осваивали операции по сборке автомобилей...

В конце 1942 года на заводе трудилось уже около 4 тысяч молодых рабочих. Многие из них были единственными кормильцами в семье. По 10—12 часов стояли они у станков, часто на деревянных подставках — «взрослое» оборудование было им не по росту.

И гордились юные рабочие не столько честно заработанными рублями, сколько своим, пусть небольшим, вкладом в победу. Молодежь не унывала. Заводской комсомол под руководством коммунистов организовывал в свободное время военизированные кроссы, сбор средств на создание боевых эскадрилий. В цехах и бригадах часто проводились летучие митинги, читались сводки Совинформбюро, звучали рассказы о подвигах наших бойцов, в том числе земляков-ульяновцев — отцов, братьев, мужей и сыновей тех, кто трудился на заводе. Но главной заботой заводских комсомольцев оставалась, конечно, организация действенного социалистического соревнования за увеличение выпуска столь необходимых фронту безотказных ЗИС-5.

Еще весной сорок второго тон в общезаводском соревновании начал задавать второй инструментальный цех — «девичий», как его полушутя называли. В считанные недели освоив производство малокалиберных снарядов, девчата, составлявшие большинство коллектива, стали бороться за почетное звание фронтовой бригады. Их соперниками была комсомольско-молодежная бригада Алексея Кирсанова из инструментального цеха № 1. Кому же достанется победа? Это выяснилось в конце апреля, когда, прибежав с заседания цехового комсомольского бюро, комсорг бригады

Маруси Клочковой Вера Маркова бросилась обнимать подруг по участку.

— Девочки, наша взяла! Мы — первые!

А сама 16-летняя Вера Маркова, дочь фронтовика, стала первой рекордсменкой-ударницей на заводе. Она добилась на обработке снарядных корпусов более двух норм выработки.

Позже среди заводской молодежи широко развернулось соревнование за красный вымпел на своем рабочем месте. На нем были изображены две или три звездочки, в зависимости от того, во сколько раз была перекрыта норма.

В конце ноября 1942 года выступила с новым почином чертежница Катя Федулова. «Когда кончается работа,— писала заводская многотиражка,— Катя идет в цех, к станку. Три-четыре часа ежедневно она отдает непосредственно производству. Фрезерует, отрезает концы болтов, сверлит отверстия в деталях. А в воскресенье, в день отдыха, она работала на болторезном станке и сделала 1 300 деталей.

Просто, но возвышенно звучат ее слова:

— До конца войны буду отдавать свои вечерние часы работе на станке. Я хочу еще ощутимей помогать фронту...»

Почин Кати Федуловой подхватили десятки автозаводцев, не занятых непосредственно на станках. С 4 декабря комсомолки Валя Арсентьева и Клава Голбан, смазчицы из цеха автонормалей, после восьми часов основной работы на три-четыре часа встают за сверлильный станок. С 17 декабря остаются после смены в своем цехе учетчица Тая Ферягина и электромонтер Семен Гойхман.

Маруся Клочкова, Сима Веденеева, Вера Маркова, Катя Федулова, Лена Денисова и десятки, сотни других таких же молоденьких девушек и парней с честью несут трудовую вахту. Коренные зисовцы по-прежнему цементируют коллектив. Они не только налаживают станки, но и создают в бригадах особый трудовой настрой, посвящают в тонкости профессии сотни вливающихся в коллектив подростков.

1 января 1943 года заводская многотиражка сообщила:

«Директором завода получено письмо от заместителя Народного комиссара, в котором говорится:

«За выполнение государственного плана производства по заданию ноября 1942 года Вам и всему Вашему коллективу выношу сердечную благодарность.

Выражаю уверенность, что Ваш коллектив не остановится на достигнутых успехах и в дальнейшем будет выполнять и перевыполнять правительственные задания».

А 24 февраля состоялось собрание заводского актива. В его резолюции отмечалось, что основная задача, поставленная ГКО перед коллективом ЗИСа в 1942 году, — построить в Ульяновске автомобильный завод и приступить к производству продукции — выполнена. В числе основных задач, стоящих перед коллективом в 1943 году, кроме выполнения программы по выпуску грузовиков, назывались: дальнейшее увеличение выпуска малолит-

ражных двигателей, подготовка рабочих кадров из местного населения, решение жилищно-бытовых проблем работников завода.

В феврале 1943 года на заводе было уже 25 комсомольско-молодежных бригад, три из них носили звание фронтовых. Почти половина молодых рабочих была стахановцами, «двухсотниками» и «трехсотниками».

Руководствуясь постановлением ГКО о всеобщем военном обучении, городской комитет партии обязал партком завода организовать батальон всевобуча. Им были охвачены все молодые рабочие призывного возраста. Занятия, проводившиеся после работы, заканчивались обычно поздно ночью. В 1942—1943 годах заводской батальон всевобуча подготовил для фронта более 400 снайперов, автоматчиков и пулеметчиков.

Весной 1942 года на заводе всерьез задумались о создании общественных и индивидуальных огородов, о строительстве жилья для рабочих, организации их быта и отдыха. А уже в конце лета второго года войны завком вместе с так называемым водным цехом организовал для любителей рыбной ловли маленькую водную станцию на Свияге. В то голодное время это было не только развлечение, но и подспорье — часть улова шла в заводскую столовую.

«Желающие в свободные от работы часы порыбачить и поохотиться,— писала многотиражка 12 сентября 1942 года,— могут по пропуску завода бесплатно получить у начальника водного цеха т. Салова с 8 часов утра до 6 часов вечера лодку или байдарку. Адреса районов и мест, где рекомендуется рыбная ловля и охота, можно узнать в заводском комитете».

Заголовки этого же номера газеты дают наглядное представление о заботах автозаводцев, о том, чем они занимались в редкие свободные часы: «Огурцы и лук со своего огорода», «После рабочего дня — на разгрузку дров», «В общежитии должно быть тепло и чисто».

Комсомольцы инструментального цеха № 1, которыми руководила Лида Яцук, в 1943 году принятая в ряды ВКП(б), после работы навещали в городских госпиталях раненых бойцов, обучались военному делу, собирали средства в помощь фронту. Так же использовали свои свободные часы и комсомольцы других цехов.

Планы, намеченные руководством и общественными организациями автозавода в начале 1943 года, предусматривали строительство жилых домов на 1 300 человек, организацию детских садов и яслей, создание передвижных библиотек и кружков самодеятельности, коллективные посещения рабочими театра и кино.

Но чем бы ни занимались автозаводцы в свободное время, они не забывали ни на минуту: страна ведет тяжелейшую войну с грозным врагом и победе над ним должны быть полностью подчинены их дела и помыслы.

С 1 по 10 февраля 1943 года по призыву Краснознаменного цеха боеприпасов, которым руководил тогда А. М. Двосин, на заводе проводится фронтовая декада под лозунгом: «Максималь-

но увеличить выпуск продукции!» Свои трудовые достижения в эти дни автозаводцы посвящали 25-й годовщине славной Красной Армии, одержавшей недавно историческую победу под Сталинградом. Стахановки Краснознаменного цеха — станочница Женя Шмелева, шлифовщица Бронислава Марцинкевич, токарь Шура Быстрова, выполнившие в дни декады двухмесячное задание, делились с товарищами опытом, секретами своего мастерства.

К концу 1943 года с главного конвейера сходило по 80—100 машин в сутки, завод давал фронту все больше запасных частей к автомашинам и тракторам, боеприпасов, малолитражных двигателей, газогенераторных установок к автомобилям ЗИС-31. В конце года было собрано и несколько сотен грузовиков фирмы «Студебеккер», поступивших по ленд-лизу из Соединенных Штатов Америки. И с этой задачей завод успешно справился — армия вовремя получила машины, на которых были затем установлены реактивные гвардейские минометы «катюши».

Ремонтно-механическая служба завода была предельно загружена уже с момента прибытия в Ульяновск первых эшелонов с оборудованием. Несмотря на максимальную осторожность, с которой его демонтировали, грузили и выгружали, практически все станки, прессы, молоты нуждались в тщательном осмотре и ремонте. Особенно много хлопот доставляли ремонтникам вертикальные многошпиндельные станки фирмы «Булард» и шлифовальные станки в цехе шасси. А когда все прибывшее оборудование было приведено в порядок и работа в цехах шла полным ходом, серьезная опасность нависла над энергетическим сердцем завода — дизельной электростанцией.

Поздним сентябрьским вечером 1943 года директор завода Е. А. Дундуков вызвал к себе начальника ремонтно-механического цеха Лайхтмана.

— Плохо дело, Семен Григорьевич. Все четыре «Вортингтона» вышли из строя. Не знаю пока точно, в чем причина, но, видимо, задрало шейки валов. В общем, так: я твой цех отстраняю от всех работ, кроме этой. Иди, разберись во всем и действуй. Ты же понимаешь, каково нам остаться без энергии...

Да, старенькие дизели вышли из строя, казалось, бесповоротно. Были серьезно повреждены шейки девятиметровых валов, не выдерживали больше нагрузки и огромные баббитовые подшипники. Несколько месяцев металлурги, энергетики, ремонтники боролись за восстановление дизелей. Самые опытные слесари — Фадеев, Завалов, Головлев, Матюнин, Ширинкин, Макаров — под руководством мастера М. П. Широкова вручную опиливали неравномерно сработавшиеся шейки, что требовало огромного физического труда. А в ремонтно-механическом цехе пытались на специально приспособленном станке центробежным литьем изготавливать вкладыши подшипников. Когда после тяжелейшей круглосуточной работы было сделано и это, выяснилось, что в дизелях «задраны» поршни и поршневые кольца. Пришлось отливать новые 700-килограммовые поршни на небольшом сосед-

нем заводе «Металлист», еще в начале 1942 года приспособленном под литейное производство.

Весь коллектив автозаводцев горячо переживал тревоги ремонтников, радовался их успехам, с понятным нетерпением ожидая завершения долгой и тяжелой работы. Трудности и проблемы, возникавшие по ходу «дизельной эпопеи», несколько раз обсуждались на заседаниях парткома. Не было дня, чтобы о нуждах ремонтников не справлялись директор завода и парторг ЦК Л. З. Роговой, по-прежнему проводивший целые дни на самых сложных участках. В марте 1944 года дизели были поставлены под рабочую нагрузку. Завод снова получал электроэнергию в полном объеме.

А коллектив автомобилестроителей уже жил новыми надеждами, приступая к осуществлению грандиозных планов. Еще в августе 1943 года в документах и разговорах замелькали не для всех понятные поначалу слова «новый объект». А 24 февраля 1944 года в отчетном докладе на первой общезаводской партийной конференции Л. З. Роговой сказал:

— Перед нами сейчас стоит одна важнейшая задача — построить в Ульяновске новый завод, и в первую очередь построить ТЭЦ, которая решит проблему энергоснабжения не только нашего завода, но и города. С этим заводом связаны все наши помыслы, все наши желания.

Строить завод — это значит его проектировать, это значит доставать цемент, это значит доставать металл, это значит устраивать систематические воскресники, субботники, это значит, что каждый наш рабочий должен вложить в строительство нового завода свой кирпич. Завод должен быть построен силами всего нашего коллектива с помощью и под руководством заводской партийной организации и областной партийной организации.

Площадка невдалеке от Свияги, выбранная для строительства нового объекта, казалось, подходила для возведения завода по всем статьям. Правда, начинать приходилось почти с нуля, так как небольшое административное здание и металлические конструкции на месте будущего инструментально-штампового корпуса не могли сыграть существенной роли в создании будущего автогиганта. Первыми производственными объектами здесь должны были стать инструментальный цех и цех шасси.

— Строительство давалось нам поначалу с большим трудом,— вспоминает Владимир Филиппович Лукин, коренной зисовец, с начала 1944 года парторг ЦК на строительстве нового завода и ТЭЦ.— Не было стройматериалов, очень не хватало квалифицированных кадров. Сдерживало и отсутствие леса. Его заготовку удалось организовать в Старомайнском районе. Здесь, на берегу реки, был создан лесхоз, откуда деревья отправляли сплавом по Волге в Ульяновск. Решили эту проблему — возникли трудности с кирпичом. Тогда при содействии Ульяновского райкома партии был построен в Вырыпаевке кирпичный завод, где мы смогли производить кирпич высокого качества — такой, какой требовался для строительства кузнечного цеха, ТЭЦ и других объектов.

Главное внимание уделялось ТЭЦ. Ведь отсутствие энергии сильно сдерживало развитие и строительства, и всей промышленности города. Недаром по решению обкома партии на эту стройку были мобилизованы сотни людей даже из других районов области.

В апреле заработал бетонный завод. Ширилось и росло соревнование за количество замесов в смену. Бригада плотников Николая Клушина возводила на месте будущего фундамента хитроумную опалубку. Заводские комсомольцы собирали, где только могли, металл, необходимый для монтажа ТЭЦ. Эта грандиозная стройка становилась как бы мостом, который трудолюбивые и умелые руки тысяч людей прокладывали из военных лет в мирное время...

В конце сентября 1945 года бригада плотников Николая Подосинникова выступит инициатором соревнования за досрочный пуск ТЭЦ. 8 октября 1945 года будет уложен первый кирпич, а за пять минут до нового, 1947 года новая заводская ТЭЦ даст долгожданный ток...

Ну а тогда, в сорок четвертом, когда до Победы было еще не так близко, на самом заводе происходили события, во многом определившие его послевоенную судьбу.

В феврале производство автомобилей ЗИС-5 целиком переводится в Миасс, где почти одновременно с УльЗИСом был развернут МаЗИС — Миасский автомоторный завод — предприятие, которое уже в 1942 году давало стране около 10 тысяч моторов и более 15 тысяч коробок скоростей. Во второй половине 1944 года, после расширения и значительной реконструкции, предприятие получило название «Уральский автомобильный завод».

Из Ульяновска в Миасс вместе с большой группой людей отправлялось оборудование главного конвейера, кузовного, механопрессового и некоторых других цехов. Его погрузка шла одновременно со строительством нового объекта. И вновь, отработав смену, квалифицированные заводские специалисты становились грузчиками, такелажниками, землекопами.

В сентябре 1944 года из состава УльЗИСа было выделено новое предприятие — Ульяновский завод малолитражных двигателей (ныне — Ульяновский моторный завод). Его основой стали цехи, в которых уже было освоено производство малолитражных двигателей для радиостанций и других нужд фронта.

Встал вопрос: производством каких машин заниматься Ульяновскому автозаводу дальше? В этой сложной ситуации решающее слово должны были сказать конструкторы.

Конструкторам и технологам со дня прибытия на берега Волги пришлось немало покочевать в ожидании постоянного пристанища. В начале 1942 года центральное конструкторское бюро занимало помещение во Дворце книги, затем переехало в здание краеведческого музея. Осенью конструкторов перевели на территорию завода, а в 1944 году они обосновались на новой площадке.

В первые месяцы и годы войны на долю конструкторов и технологов выпало немало самой разнообразной, зачастую неожи-

данной и непредвиденной работы: от множества конструктивных изменений, упрощавших производство ЗИС-5[1], до проектирования оснастки для изготовления ручных пулеметов. Но главной заботой в те годы была разработка дизельного грузового автомобиля. Производство будущей машины начали проектировать и технологи. Весной 1943 года, после завершения Сталинградской битвы, Б. Л. Шапошник с главными конструкторами аналогичных предприятий был вызван в Москву, где нарком С. А. Акопов дал указание готовить к производству новые машины, которые будут выпускаться уже после войны. К 4 августа того же года, накануне первой заводской технической конференции, был выпущен специальный «технический листок» с броской шапкой: «Правительственное задание — боевой приказ Родины». Здесь же, в статье «Наша новая машина», главный конструктор Шапошник писал:

«Перед нашим заводом поставлена большая задача — освоить новую машину, по классу выше нами выпускаемой, более экономичную, значительно более сложную, отвечающую современным требованиям нашей страны. Освоение этой машины даст новые перспективы развитию автостроения, откроет новую страницу в овладении современной техникой. Завод наш должен стать центром внедрения новой технической культуры и обеспечения страны хорошим безотказным видом транспорта».

Окрепший и сплотившийся коллектив автозаводцев, с честью прошедший через нелегкие испытания первых лет войны, смело взялся за выполнение нового правительственного задания. И уже к 1 мая 1944 года был собран первый опытный образец дизельного грузовика, названного УльЗИС-253. Несмотря на многие недоработки, особенно в кузовных конструкциях, это была первая в полном смысле **своя** машина! В ноябре «Ульяновская правда» писала:

«В мае текущего года коллектив завода им. Сталина выпустил первый опытный образец новой продукции, получивший высокую оценку Наркомата. Но и в этом первом опытном образце было еще много недостатков, и конструкторы завода, руководимые главным конструктором т. Шапошником и начальником экспериментального отдела т. Житковым, затратили немало сил и энергии, чтобы проектирование второго опытного образца было более совершенным.

Включившись в предоктябрьское социалистическое соревнование, конструкторы, инженерно-технические работники и весь коллектив завода приняли решение выпустить второй опытный образец к 27-й годовщине Октября...»[2].

В статье отмечалась успешная работа конструкторов Чуразова, Давыдова, Пахтера, Кузнецова, Гришина и других.

В марте 1984 года упоминавшийся в этой статье конструктор

[1] Строго говоря, большинство выпущенных заводом грузовиков именовались ЗИС-5В. Эта военная модификация отличалась от ЗИС-5 большей простотой в устройстве кузова, кабины, системы тормозов и т. д.

[2] Ульяновская правда, 1944, 11 ноября.

С. Д. Чуразов, работавший до последнего времени на АЗЛК, прислал на УАЗ письмо, в котором были такие строки:

«Летом 1943 года по приказу Наркомата я, конструктор-кузовщик, был направлен на УльЗИС, как тогда назывался ваш завод, и проработал в конструкторском отделе до осени 1945 года. Три события тех лет запомнил я на всю жизнь. Первое: в начале 1944 года я был принят в партию. Второе: в Ульяновске у меня родился сын. Третье событие произошло в истории вашего завода. К майским праздникам 1944 года коллектив завода выпустил опытный образец первого советского дизельного грузовика УльЗИС-253... Моя часть в этой работе — кузовные конструкции».

Этот 3,5-тонный дизельный грузовик, по экономичности двигателя и динамическим качествам не уступавший американскому «Студебеккеру», получил высокую оценку специалистов.

Работники УльЗИСа заслуженно гордились своими боевыми и трудовыми наградами. За успешное выполнение заданий правительства по производству боеприпасов и выпуску автомобилей, освоение и выпуск новых видов военной техники и выполнение специальных заданий орденами и медалями СССР за годы войны здесь было награждено 36 человек.

Первым орденоносцем (в ноябре 1942 года) стал Константин Иванович Протопопов, начальник цеха боеприпасов. А накануне октябрьских праздников 1944 года заводская многотиражная газета писала:

«В числе награжденных конструкторы тт. Шапошник, Власов, Васильев, технологи тт. Мишандин и Зарубин.

Награждены орденами командиры производства: кадровик завода замечательный практик Павел Иванович Смирнов, начальник термического цеха А. Я. Павлов, ремонтно-механического цеха т. Лайхтман и старший мастер т. Карпеев.

На заводе за годы войны выросли замечательные мастера своего дела — слесарь Заикин, монтажник Хайруллин, цементовщик Трушин, наладчица Каулина. Это «двухсотники», «трехсотники», «пятисотники». Им принадлежит первенство в соревновании по профессиям. Все они также награждены правительством».

9 мая 1945 года на Венец — крутой откос над Волгой — пришли тысячи ликующих ульяновцев. Не скрывая слез радости, они обнимали и поздравляли друг друга, пели, подбрасывали в воздух смущенно улыбавшихся людей в военной форме. Победа! И не было для прошедшего труднейшие испытания войны коллектива автозаводцев более прекрасного и долгожданного праздника.

А на площади перед главным конвейером с раннего утра собрались буквально все заводчане — и те, кто заступал в первую смену, и те, кто отработал ночную. Взобравшись на украшенный кумачом грузовик, приспособленный под трибуну, парторг ЦК В. Ф. Лукин открыл митинг, посвященный победоносному окончанию Великой Отечественной войны. Громом аплодисментов, криками «ура» встретили его слова тысячи автозаводцев, все эти годы ковавших в тылу нашу Великую Победу.

ГЛАВА ТРЕТЬЯ

Школа ГАЗа

На конвейере — первые полуторки

Будни главного конвейера

Хозяйство инструментальщиков

Строится Автозаводская

Советский народ, победоносно завершив Великую Отечественную войну, возвращался к мирному труду. В июле 1945 года московские автозаводцы обратились к работникам всех машиностроительных заводов страны с патриотическим призывом развернуть Всесоюзное социалистическое соревнование в честь победы над фашизмом. А 26 августа 1945 года Государственный Комитет Обороны принял специальное постановление «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности», где ставилась задача восстановить уровень довоенного производства и перейти на выпуск новых типов грузовых и легковых машин.

Большой объем самых разнообразных работ предстояло выполнить в первом послевоенном году и ульяновским автозаводцам. Нужно было в сжатые сроки закончить строительство и монтаж цехов шасси, коробок скоростей и главного конвейера, перебазировать со старой площадки и смонтировать вспомогательные цехи, пустить в эксплуатацию ТЭЦ. Огромное значение по-прежнему придавалось вопросам подготовки кадров для работы на новом заводе и жилищному строительству.

Уже осенью 1945 года вместе с первыми партиями различного оборудования и технической документацией в Ульяновск прибыла группа специалистов с Горьковского автозавода: конструкторы, технологи, наладчики. Еще строившийся Ульяновский автозавод должен был начать выпуск полуторатонного грузовика ГАЗ-АА. Судьба завода оказалась надолго связана с одним из флагманов отечественного автомобилестроения. Горьковский автогигант с первых дней своего существования стал практической школой освоения новой техники и подготовки кадров автомобилестроителей. Проблема кадров в первые послевоенные годы оставалась одной из наиболее сложных. Большинство эвакуированных зисовцев уже вернулось домой. Перед ГАЗом стояли важные задачи по производству новых автомобилей повышенной грузоподъемности, поэтому он не мог направить в Ульяновск достаточное количество своих рабочих. Словом, основные кадровые вопросы нужно было решать на месте.

В марте 1946 года по инициативе прибывшего из Горького Ф. М. Иванова, который был назначен начальником ЦКБ, организуются курсы конструкторов по проектированию технологической оснастки. В ней особенно нуждался тогда завод, осваивающий производство полуторок ГАЗ-АА (а несколько позже — и ГАЗ-ММ).

В самом ЦКБ ведущих конструкторов можно было пересчитать по пальцам: Г. Б. Индин, В. С. Ушаков, А. М. Лепский, В. В. Пустовойт, Н. Д. Зубарев, В. В. Ротанов. Но уже весной 1946 года они начали регулярно проводить занятия по проектированию и конструированию с группой молодых ульяновцев и демобилизованных воинов. Три раза в неделю (после целого дня, проведенного за чертежной доской) собирались будущие специалисты в тесных комнатках ЦКБ, чтобы овладевать премудростями проектирования, перенимать опыт старших товарищей. Многие из окончивших эти курсы и поныне занимают ответственные посты на УАЗе и других предприятиях города.

А в технологическом отделе, расположенном в бытовках будущего инструментального корпуса, под руководством опытного специалиста из Горького А. М. Алтухова работали ведущие технологи — будущие начальники секторов строящихся цехов Д. П. Зудин, Е. И. Седов, А. Н. Закурдаев и другие, в том числе недавние выпускники автомеханического техникума.

Первый выпуск этого техникума — несколько десятков техников-технологов — состоялся 23 мая 1946 года. Большинство из них начинало учебу в марте 1944 года, когда директор техникума А. М. Голубев, не имея даже подходящего для учебы помещения, на свой страх и риск организовал занятия на трех отделениях — ковочно-штамповочном, литейном и холодной обработки.

Так формировался костяк инженерно-технической службы завода, командиров среднего звена и будущих руководителей. Областной комитет партии, проявлявший особую заботу о растущем промышленном районе Ульяновска, призвал население всеми силами помогать автозаводцам. И снова, как в годы войны, шли на завод горожане и жители окрестных сел, чтобы стать со временем токарями, фрезеровщиками, кузнецами, слесарями, металлургами — словом, создателями новых автомобилей, необходимых народу для мирного труда.

Постепенно кадровые вопросы решались. Труднее было налаживать кооперацию с ГАЗом. Конечно, полная передача производства автомобилей на другой завод, да еще только строящийся,— дело долгое и трудоемкое. Сложности усугублялись и тем, что ульяновцы далеко не всегда могли воспользоваться технологической документацией и чертежами, прибывающими из Горького, так как еще не было оборудования и оснастки для изготовления сотен узлов и деталей.

И тогда ульяновские автозаводцы приступают к разработке технологии изготовления ряда деталей по временному варианту с применением универсального оборудования, поступившего по репарациям из Германии. За короткое время предстояло наладить производство более 200 деталей и спроектировать почти 6 тысяч единиц инструментальной оснастки и приспособлений. С каждым днем молодые парни и девчата из Ульяновска и окрестных сел, вернувшиеся домой солдаты осваивали новые операции, изготовляли новые детали, набираясь драгоценного опыта, который так пригодится им впоследствии.

На совещании руководящих работников завода в июне 1947 года снова встал вопрос об ускорении строительства главного конвейера. Состоялся острый, по-партийному принципиальный разговор, после чего на самые ответственные участки строительства и монтажа были направлены коммунисты. Это важнейшее на данном этапе дело возглавили работники механомонтажного цеха, начальником которого был опытный инженер, прибывший с заводом из Москвы, Теодор Фридрихович Фукс, — бригадир В. М. Ягодкин и начальник монтажного участка В. М. Фадеев. В работу по напряженному графику сразу включились бригады Федора Белова, Михаила Демидова и Михаила Семенова. Монтаж приводных и натяжных станций, транспортеров, подземных коммуникаций шел по 14—15 часов подряд. Воздухоотводы, систему вытяжной вентиляции устанавливали жестянщики из бригады Мусы Хайруллина, ставшего орденоносцем еще в годы войны.

Каждую неделю на рабочих собраниях объявлялись итоги социалистического соревнования между монтажными участками и бригадами. Но с приближением предусмотренного обязательствами срока — 1 сентября 1947 года — счет пошел уже на часы.

И пусть еще сыпались сверху искры электросварки, бездействовали кран-балки на антресолях, а бригады штукатуров вели отделочные работы, но в 9 часов утра 1 сентября первая рама нового автомобиля легла на ленту конвейера. Правда, это был скорее символический акт. Фактически первый автомобиль вышел из ворот цеха 26 октября.

Владимир Михайлович Фадеев так вспоминает об этом:

— Рама автомобиля плавно опустилась на ленту и, обрастая деталями и узлами, медленно поплыла по конвейеру. В конце его в кабину уже готового грузовика ГАЗ-АА сели слесарь-сборщик Н. Гурьянов и старший мастер И. Елев. Еще мгновение — и мотор новенькой полуторки заработал.

На другой день руководство завода рапортовало президиуму пленума Ульяновского областного комитета партии о первом десятке собранных машин. А в канун 30-летия Октября с ленты конвейера сошло за смену 37 автомобилей. При том состоянии производства это количество было рекордным, и все автомобили приняли участие в ноябрьском параде.

Всего же к юбилейной дате было собрано 55 автомобилей, а годовой план был выполнен уже к 10 декабря.

31 августа 1948 года директором Ульяновского автозавода был назначен Иван Кузьмич Лоскутов, в предвоенные и военные годы работавший директором ГАЗа. Член партии с 1919 года, участник гражданской войны, выпускник Ленинградского политехнического института, он прошел путь от рядового конструктора до руководителя одного из крупнейших предприятий страны. Еще 29 декабря 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий партии и правительства по выпуску оборонной продукции Горьковский автозавод был награжден орденом Ленина. Высшую награду Родины получил тогда и И. К. Лоскутов.

С первого же появления нового директора на заводе все поняли: этот разберется в любой проблеме. Лоскутов регулярно обходил цехи и участки, уезжая домой за полночь. На главном конвейере он появлялся обычно в конце второй смены. Выслушав доклад начальника смены Чернова, Лоскутов делал несколько точных и справедливых замечаний, хвалил от души, когда дела шли хорошо.

— Иван Кузьмич, сегодня тормозят шасси.

— Понял, помогу.

— Разрешите быть свободным? — вытягивался капитан запаса Чернов.

— Идите,— коротко бросал генерал-майор в отставке Лоскутов. И уже завтра, на утренней оперативке, поднимал начальника цеха Двосина.

— Александр Моисеевич, как у тебя дела?

— Все в порядке, Иван Кузьмич!

— Не все. Вчера вторая смена простояла полчаса из-за ступиц и шарниров. Иди и через тридцать минут доложи о принятых мерах.

Внимательный к нуждам людей, Лоскутов никогда не забывал поощрить в приказе бригаду или смену, перевыполнившую задание. А нередко по его распоряжению рабочих второй смены развозили ночью по домам на только что собранных сверхплановых машинах. Очень много делал директор и для того, чтобы улучшить снабжение магазинов заводского поселка продуктами и необходимыми товарами, сам нередко бывал дома у рабочих, строго контролировал строительство и распределение жилья. На заводе повысилась трудовая дисциплина, значительно укрепился порядок.

Приказ министра автотракторной промышленности СССР от 20 декабря 1948 года поставил перед Ульяновским автозаводом задачу развернуть производственные мощности, обеспечивающие полный перевод с Горьковского автозавода сборки грузовых автомобилей ГАЗ-АА и производство всех узлов и деталей шасси, с тем чтобы в 1949 году уже выпускать по графику грузовые автомобили и запчасти к ним в объеме, установленном государственным планом.

Итак, несмотря на безусловные преимущества, которые сулила ульяновцам кооперация с ГАЗом, возникла острая необходимость в ближайшее время свести до минимума зависимость от поставок из Горького основных узлов и деталей. Вступивший в строй главный конвейер выявлял слабые места в организации бесперебойного снабжения и заделов основных деталей.

Одним из таких узких мест все чаще становится цех шасси. За допущенные ошибки начальник этого цеха был отстранен от работы, и коллектив возглавил А. М. Двосин. Вместе с главным инженером завода М. А. Веселовым он скрупулезно изучал причины постоянных срывов, подолгу беседовал с наладчиками и станочниками, сам много часов проводил в цехе. Постепенно удалось разобраться, почему здесь отсутствовали достаточные заделы, почему ОТК то и дело браковал стаканы, ступицы и некоторые

другие детали мостов. Конкретные виновники срывов, лихорадивших цех, а следовательно, и весь завод, были названы на партийных собраниях и производственных совещаниях коллектива. Здесь же говорилось об ошибках в технологической отладке станков.

На одном из бурно проходивших собраний мастер участка ступиц Голов предложил упорядочить путь прохождения деталей от операции к операции — слишком много времени уходило на «перекрестную» переброску. Это предложение уже через месяц позволило намного увеличить выработку. Цех шасси постепенно выходил из прорыва, его коллектив с каждым днем обретал уверенность и наращивал мастерство.

Затягивалось поначалу дело и с пуском не менее важного для завода прессового отделения. Его создание было поручено опытному прессовщику А. П. Писареву. Он вместе с немногочисленными помощниками начал с составления тщательно продуманного списка необходимого оборудования и оснастки. В этой работе ему помогали конструкторы из бюро холодных штампов, одновременно выполнявшие и обязанности технологов.

К весне 1947 года из Горького поступило уже немало штампов и различной оснастки. Но чтобы заполнить недостающие звенья в технологических цепочках, восстановить, а часто и сделать заново документацию, требовалось много труда и времени. Монтаж оборудования в прессовом отделении шел днем и ночью. Его ударными темпами вела бригада Петра Завалова. Монтажники хорошо представляли себе важность досрочного ввода в строй первой очереди прессового производства. Летом были освоены первые десятки деталей, в основном относящихся к арматуре кузова. Теперь прессовому и другим цехам требовался металл.

Практически все поковки пока поставлял ГАЗ. На новой площадке Ульяновского автозавода имелся один-единственный штамповочный молот, установленный в инструментальном цехе. С его помощью штамповали всего три вида поковок для карданных валов ГАЗ-АА. В 1949 году было начато строительство кузнечного цеха, рассчитанного на выпуск 15 тысяч тонн поковок в год. Его первая очередь (восемь штамповочных молотов и две американские горизонтально-ковочные машины) вступила в строй в марте 1951 года. К этому времени после шестимесячной учебы на Горьковском автозаводе в Ульяновск вернулась группа рабочих, инженеров и техников, получивших опыт работы в кузнечном производстве. Правда, на первых порах еще возникали немалые трудности с технологической документацией для имеющегося на заводе оборудования. Многое приходилось проектировать самим. Видную роль в освоении кузнечного дела сыграли К. И. Буслаев, Н. И. Смирнов, Я. Х. Трубников, А. В. Парфенов, Л. А. Винокуров, В. А. Белобородов, П. П. Власов и многие другие инженеры, бригадиры, мастера, рабочие.

Уже через полгода после пуска первой очереди кузнечного цеха удалось полностью освоить несколько важнейших для завода видов поковок, в том числе крестовину и вилку переключения скоростей. Это было большой победой коллектива цеха.

Росли потребности завода и в отливках. Тесные помещения арендуемых мастерских, где в 1946 году зарождалось литейное производство автозавода, уже не могли удовлетворить растущее день ото дня предприятие. У завода появляются свои кадры литейщиков, многие из которых в 1948 и 1949 годах окончили автомеханический техникум.

В 1951 году в механосборочном корпусе был создан участок цветного литья под давлением, а еще через год начинается строительство цеха для производства чугунного и цветного литья, который дал первую продукцию в конце 1954 года.

Возрастают мощности заводской ТЭЦ, турбина которой дает уже 6 тысяч киловатт-часов. Здесь под руководством А. В. Горячева создается спаянный коллектив. Заводские цехи получают не только тепло и электроэнергию, а и пар под давлением для кузницы, а затем и сжатый воздух с компрессорной станции.

Все это во многом способствовало созданию собственной базы для производства растущего числа деталей и узлов автомобилей, ускоряло темпы сборки машин. 13 марта 1949 года с ленты главного конвейера сошел 10-тысячный грузовик. На торжественном митинге, посвященном этому знаменательному событию, подчеркивалась огромная роль социалистического соревнования между бригадами слесарей-сборщиков. К этому времени им удалось достичь выпуска 140 машин за две смены. Срывов почти не было, несмотря на то, что порою выходило из строя трофейное и прибывшее с ГАЗа оборудование, а такие важнейшие детали, как лонжероны для рам, приходилось доставлять из Горького и поездами, и по воде, а порой и специально арендованным самолетом.

Нелегкие задачи стояли в эти годы перед секретарем парткома завода Ф. И. Корневым и его ближайшими помощниками. Среди ИТР и рабочих еще были живы зисовские традиции. Свои порядки и обычаи привезли горьковчане. Основную же массу рабочих составляли жители Ульяновска и соседних деревень, вернувшиеся с войны солдаты. И весь этот пока еще довольно разнородный коллектив необходимо было в кратчайшие сроки сплотить и направить на выполнение больших и сложных задач. Тема объединения коллектива, роста профессионального мастерства и рабочего самосознания звучала на всех общезаводских партийных собраниях, которые регулярно проводились то в клубе имени Ильича на железнодорожном вокзале, то в помещении областного драматического театра.

И пожалуй, нигде так не сказывались результаты усилий руководства, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций завода, как на главном конвейере. По его работе всегда можно было судить не только о ритмичности любого производства, но и о трудовом настрое, организованности тех, кто завершал сложнейший процесс создания автомобилей.

Поначалу конвейер работал в одну смену и руководил ею А. Ф. Беляев, награжденный орденом «Знак Почета» за долгую и безупречную работу на ГАЗе. Когда появилась возможность увеличить производство грузовиков, создание второй смены пору-

чили А. С. Чернову, совсем недавно снявшему капитанские погоны. Трудовое соперничество между сменами разгорелось буквально на следующий день после заключения договора о социалистическом соревновании.

— Это нам по плечу! — таким был неизменный ответ Беляева на любую поставленную задачу. Но прошло не больше месяца со дня организации двухсменной работы и все чаще вперед стала выходить смена Чернова, собиравшая обычно на 5—10 машин больше. У сборщиков появилась традиция — прикреплять к раме последнего планового автомобиля красный флажок.

В период подготовки к XI съезду ВЛКСМ заметно оживилась на заводе деятельность комсомола. Были созданы 42 комсомольско-молодежные бригады. К 29 марта 1949 года — дню открытия съезда — 40 из них выполнили квартальные и четырехмесячные задания. Лучшими были признаны бригады Карачева, Егорова и Тарасовой из инструментального цеха и цеха шасси.

Об этом говорилось в докладе парткома на общезаводском партийном собрании, проходившем 6—7 августа 1949 года. Здесь же была отмечена большая работа заводского комитета профсоюза по улучшению быта и отдыха рабочих. Вместе с тем завком критиковали за то, что почти половина членов профессионального союза еще не была охвачена социалистическим соревнованием.

Разными заботами жили тогда сборщики и шассисты, литейщики и прессовщики, кузнецы, энергетики и ремонтники. Но было одно, без чего никто не мог обойтись,— инструмент. Кроме постоянной текущей работы, инструментальщикам приходилось выполнять множество неотложных заказов разных производств — оснастка, приспособление, дефицитные нормали, уникальные инструменты...

Еще в январе 1948 года в докладной записке министру автомобильной и тракторной промышленности СССР С. А. Акопову директор Ульяновского автозавода писал:

«Развитие инструментально-штампового производства является одной из серьезных задач на 1948 г.

Инструментальный цех должен обеспечить инструментарием:

а) действующее производство;

б) изготовить для наладки приспособлений и штампов 1 200 наименований;

в) освоить сложные виды инструментов (броши, шлицевые калибры, шевера, резцы «Глиссон»).

Это потребует увеличения выпуска инструментария в 2—3 раза по сравнению с 1947 г., для чего необходимо увеличить количество рабочих до 600 чел., укрепить цех руководящими техническими работниками, организовать инструментально-штамповый отдел заказов и укомплектовать цех недостающим оборудованием».

Шло время. Заводу был крайне необходим человек, который бы смог в кратчайшие сроки обеспечить все цехи и участки необходимым инструментом, организовать бесперебойное снабжение им любого производства. И таким человеком стал приехавший в

2 Зак. 1285

Ульяновск в конце 1949 года Василий Григорьевич Демиденко — бывший зисовец, всю войну проработавший в Миассе начальником инструментального цеха. «ВД» — так подписывал Демиденко свои приказы и распоряжения. И уже через неделю в цехе, а потом и на всем заводе можно было услышать: «ВД сказал»», «ВД решил», «ВД предлагает»...

Бывший главный инженер корпуса вспомогательных цехов, а в те годы молодой специалист Константин Владимирович Кузнецов вспоминает:

— Я, пожалуй, впервые в жизни встретил человека, отвечающего, по моим понятиям, всем требованиям, которые можно предъявить к начальнику цеха. Совершенное знание нашего производства, незаурядные организаторские способности, высочайшая требовательность к себе и другим, умение отстаивать свою правоту на любом уровне, нетерпимость ко всякому застою мысли и дела, все это в сочетании с большой доброжелательностью к людям,— такими были главные качества нашего ВД.

В чем же заключалась суть принципиальных новшеств, которые с необычайным упорством и энергией внедрял Демиденко? Прежде всего в сотни раз сократился объем технологической документации. Если раньше, например, каждый из нескольких тысяч различных резцов имел свой отдельный чертеж, то теперь в унифицированной таблице его данные занимали всего одну строку. А вся информация, содержавшаяся в кипах документов, была сведена в один небольшой альбом нормалей, где имелись все необходимые сведения о любом инструменте.

Коренной переворот в производстве произвела и система унификации заготовок, которую Демиденко впервые применил еще в Миассе. Теперь резцы выпускали ограниченными партиями только в виде полуфабрикатов, необходимая доделка и заточка производились по мере необходимости прямо в цехах. Из одной такой заготовки можно было сделать резцы 15—20 видов. И при этом незыблемым правилом стало строжайшее соблюдение норм расхода металла, скрупулезный анализ причин его перерасхода, тщательно продуманное планирование потребности в инструментах, особенно ходовых, на год вперед.

Неуемная энергия Демиденко и понимание руководителями завода важности всех его начинаний закономерно вели к тому, что приказы и распоряжения начальника инструментального цеха становились обязательными для всех конструкторов и технологов. Ни одна конструкторская идея, в той или иной степени касающаяся инструментария, не проходила в производство без одобрения ВД.

И горе было тому специалисту, который в пылу технического творчества не думал, каково будет работать его инструментом. В подобных случаях можно было услышать: «Такого-то ВД вызвал на ОВ (очередное внушение)».

Однажды конструктор из КБ режущего инструмента спроектировал фрезу для нарезки мелкомодульной шестерни небольшого диаметра. Весила же сама фреза больше 12 килограммов. Щуп-

лый конструктор даже покраснел от натуги, когда Демиденко заставил его в присутствии рабочих поднять изготовленный инструмент.

— Теперь понял? — только и сказал при этом ВД. А еще через неделю в цехе со смехом рассказывали о том, как другой специалист спроектировал для штамповки крохотных деталей 25-килограммовый штамп и Демиденко заставил его нести свое детище через весь завод и положить на стол главного конструктора.

Система, которую ввел В. Г. Демиденко за два года своего пребывания на заводе, сыграла огромную роль и в дальнейшем.

Инструментальщики всегда во всеоружии встречали любые новые заказы, сравнительно легко и быстро создавали необходимый инструмент на базе уже существующего стандарта. Именно в ту пору, когда инструментальному производству уделялось особое внимание, высококлассными специалистами стали В. А. Салатов, Г. М. Назаренко, Б. К. Неофитов, П. А. Карпов, М. В. Жидков и десятки их товарищей по цеху.

Но, уделяя немало сил и времени инструментальному производству, конструкторский отдел, которым руководил М. И. Казаков, постоянно занимался и основной своей работой — проектированием новых автомобилей малой грузоподъемности.

УАЗ-300 — так должен был называться однотонный грузовичок, над созданием которого долго и напряженно работали заместитель главного конструктора И. А. Давыдов, конструкторы И. Х. Пахтер, В. С. Меньшов, Г. И. Красильников, И. Ф. Савинов, Л. П. Хилков и др.

Буквально за несколько часов до октябрьской демонстрации 1949 года была завершена окончательная сборка опытного образца новой машины. К радости и гордости автозаводцев, в праздничных колоннах, сверкая свежей краской, проехал по площади Ленина небольшой светлый грузовичок, в кабине которого находились молодые водители-испытатели Василий Косарев и Анатолий Жданов. Но этому детищу ульяновских конструкторов не суждено было дождаться производства. Завод еще не был готов к выпуску таких машин.

В 1950 году предприятие значительно увеличило выпуск грузовых автомобилей ГАЗ-ММ, практически не имевших конструктивных отличий от ГАЗ-АА. Этому во многом способствовал рост производственных мощностей и выпуска новых деталей, позволивший значительно уменьшить зависимость завода от поставок ГАЗа.

3 июня 1950 года выходит приказ министра автомобильной и тракторной промышленности СССР № 326 об организации производства автомобилей на Ульяновском автозаводе из деталей собственного производства. А в марте 1951 года главный инженер главного управления автозавода В. А. Сыркин в записке министру Г. С. Хламову о ходе выполнения этого приказа сообщает, что завод «полностью освоил производство узлов: задний мост и коробка скоростей со всеми входящими деталями» и что из предусмотренных приказом 98 наименований деталей и узлов было

освоено 74. «В 1950 году,— говорилось в записке,— Ульяновский автозавод создал необходимые дополнительные мощности по деталям и узлам шасси ГАЗ-ММ и обеспечил выполнение плана производства по автомобилям ГАЗ-ММ и запчастям».

На рождающемся на берегах Волги автогиганте сливались воедино лучшие трудовые традиции москвичей и горьковчан с начавшими складываться традициями ульяновских автомобилестроителей.

Как и прежде, большое внимание руководство, партийная и профсоюзная организации уделяли жилью, питанию, культурному досугу заводчан. Вместо деревянных бараков начинает строиться целая улица, которую почти сразу же стали называть Автозаводской. Один из наиболее крупных бараков вместе с клубом Ильича, расположенным пока в небольшом деревянном здании близ вокзала, становятся центрами культурной и политико-воспитательной работы. Сюда с удовольствием идут сотни заводчан после трудового дня, чтобы посмотреть выступления кружков художественной самодеятельности, которыми руководит А. С. Романов и его добровольные помощники.

В начале 50-х годов сотни рабочих жили еще в близлежащих селах, многие — в северных районах города и невдалеке от старой площадки — в районе бывшей станции Киндяковка. В годы войны эти люди добирались на работу, как правило, на заводских машинах, а теперь, случалось, десятки километров приходилось преодолевать пешком.

И тогда руководители профсоюзной организации поставили перед дирекцией вопрос о транспорте. Выход, казалось, был довольно прост: для перевозки людей можно приспособить обычные грузовики, поставив на них нехитрые цельнометаллические кузова с задней дверкой. Опыт создания подобных «коробочек», как их шутливо называли рабочие, был освоен еще на старой площадке, там эти самодельные «автобусы» строились на базе надежных ЗИС-5.

Специальным приказом директора завода срочная установка новых кузовов была поручена коллективу механомонтажного цеха, который возглавлял Д. Т. Пушкарев. Но получив приказ и подробные разъяснения завкома, начальник цеха не спешил приступать к этой работе, ссылаясь на другие, действительно важные дела. Тогда и решила профсоюзная организация «власть употребить». Пушкарев был вызван на специальное заседание завкома, и от него потребовали назвать точные сроки выполнения задания. А когда Пушкарев снова начал ссылаться на трудности, члены завкома пошли на крайнюю меру, единогласно исключив его из членов профсоюза. Наказание подействовало: уже через несколько дней первые «коробочки» в срок привозили рабочих на завод и доставляли их по домам. А профсоюзный билет Пушкареву был вскоре возвращен.

Рядом с первыми двухэтажными домами Автозаводской улицы возводился огромный кирпичный дом — будущий киноконцертный зал с настоящей сценой, кулисами, комнатами для кружко-

вых занятий. Это строительство было предметом особой заботы завкома, и характерно, что новый клуб вошел в строй накануне очередной отчетно-выборной профсоюзной конференции, которая в нем и состоялась.

В середине 50-х годов завод располагает уже такими строительными силами, что горком партии поручает ему принять участие в строительстве центрального стадиона.

В. Ф. Лукин, бывший в то время председателем завкома профсоюза, вспоминает о встрече в 1954 году с председателем ВЦСПС Н. М. Шверником, во время которой шел разговор о планах строительства стадиона на месте громадного оврага в центре города и об участии в этом завода. «Эта встреча,— писал позже В. Ф. Лукин,— обогатила меня замечательным чувством ответственности за судьбу нашего общего дела, передающегося как эстафета от революционеров-подпольщиков, старых большевиков нам, среднему поколению, и от нас — молодежи, нашей смене, нашему будущему» [1].

Осмысливая развитие советской автомобильной промышленности во время Великой Отечественной войны и в первые послевоенные годы, еще раз отдаешь дань восхищения и уважения подвигу людей, ответственных за «колеса» войны. В тяжелейших условиях первых военных месяцев были организованно эвакуированы многие автомобильные заводы вместе со своими смежниками. И филиалы ЗИСа, с которого, напомним, ушло на восток около 8 тысяч вагонов и платформ с оборудованием, уже через четыре — пять месяцев начали давать продукцию. Другой автогигант страны — Горьковский автомобильный завод, переживший десятки мощных бомбежек, почти бесперебойно снабжал армию грузовиками, джипами, боеприпасами.

«За 47 месяцев боевых действий,— сообщает инженер Л. Шугуров,— наши заводы выпустили свыше 300 тысяч автомобилей, причем главным образом модернизированных или новых моделей...

Когда война победоносно закончилась, Красная Армия располагала 665 тысячами автомобилей, то есть имела почти в два с половиной раза больше машин, чем перед началом войны» [2].

Сегодня нельзя не оценить того, насколько верным было решение И. А. Лихачева разместить филиалы эвакуированного ЗИСа в Ульяновске и городах Урала.

Конечно, в то время еще не было региональной экономики — науки, с помощью которой можно быстро и безошибочно выбрать место для будущего промышленного гиганта. «Тем не менее,— утверждает автор книги о И. А. Лихачеве,— если бы теперь пришлось снова решать эту задачу, то, кажется, более рационального выбора, чем Ульяновск, Челябинск, Миасс и Шадринск, и сделать было бы нельзя. Принятие тогда принципов специализации и кооперирования полностью выдержало проверку временем» [3].

---

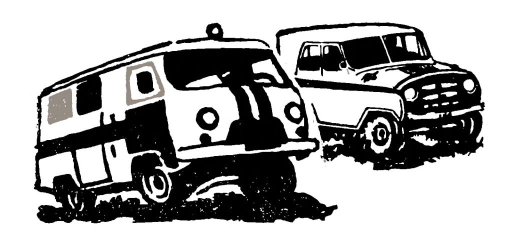
[1] За коммунистический труд, 1978, 18 мая.
[2] Наука и жизнь, 1985, № 5, с. 135.
[3] Леонтьева Тамара. Лихачев. М., 1987, с. 204.

Да, все последующие годы подтвердили правильность того давнего решения, сделанного в считанные часы и более чем в стрессовой, как сказали бы мы сейчас, обстановке. И блестящее свидетельство тому — миллионы отличных машин и другая техника, выпускаемая бывшими филиалами ЗИСа, прекрасные новые жилые районы, окружившие предприятия, тысячи и тысячи высококвалифицированных рабочих, инженеров, техников, выросших на этих прославленных заводах.

А тогда, в 50-х годах, Ульяновский автозавод медленно, но уверенно преодолевал трудности послевоенного восстановления, рос его коллектив, обретал опыт и трудовое мастерство, готовился решать сложные задачи, которые ставила перед ним возрождающаяся страна.

Часть вторая

УЛЬЯНОВСКИЕ ВЕЗДЕХОДЫ



ГЛАВА ЧЕТВЕРТАЯ

На конвейере — ГАЗ-69
Семейство «уазиков»
Испытатели выбирают маршрут
В далекой Индонезии
Строительство траншейных фундаментов

На Ульяновском автозаводе к середине 50-х годов насчитывалось более 300 бригад, которые боролись за отличное качество продукции и право работать с личным клеймом. Несколько раз подряд завод завоевывал переходящие Красные знамена обкома и горкома партии, неоднократно занимал ведущие места в соревновании среди автомобильных заводов страны. Предприятие оказывало активную и разностороннюю помощь сельскому хозяйству области.

Летом 1955 года приказом министра автомобильной промышленности СССР Ульяновскому автозаводу было поручено освоить выпуск ранее производившихся в Горьком легковых автомобилей повышенной проходимости ГАЗ-69 и ГАЗ-69А и прицепов к ним. Более надежные и долговечные, чем их предшественник ГАЗ-67Б, эти машины были созданы группой горьковских конструкторов во главе с Г. М. Вассерманом и поставлены на поток в 1953 году.

Наладочные партии вездеходов сошли с конвейера еще в конце 1954 года. А спустя несколько месяцев на заводе развернулось соревнование за достойную встречу XX съезда Коммунистической партии. Пятилетний план и годовая программа были успешно выполнены в самом начале декабря 1955 года. Правда, первые тысячи «зеленых козликов», как ласково называли новые машины, ульяновцы собрали из узлов и деталей, поступавших на завод из Горького.

После XX съезда партии, который одобрил Директивы по шестому пятилетнему плану и поставил новые грандиозные задачи перед народным хозяйством, в том числе и перед автомобильной промышленностью, ульяновские автозаводцы начинают постепенно сокращать кооперацию, осваивая на своих площадях производство основных узлов ГАЗ-69 и ГАЗ-69А.

«Мы ваши старшие братья»,— любил повторять заместитель директора Горьковского автозавода Александр Михайлович Сафонов, решая вопросы, связанные с переводом производства в

Ульяновск и обеспечением на первых порах необходимых заделов. В считанные месяцы ульяновцы освоили каркасное производство. Но особенно большую помощь оказали горьковские специалисты в изготовлении крупных штампов для деталей кузова. Они и в дальнейшем, уже при проектировании и освоении машин семейства «УАЗ», оставались незаменимыми консультантами и помощниками своих «младших братьев».

С 1955 года Ульяновский автозавод официально специализируется на производстве малотоннажных автомобилей повышенной проходимости. Весной этого года рядом приказов министра автомобильной промышленности СССР заводу было поручено провести в сжатые сроки цикл опытно-конструкторских работ по созданию нескольких разновидностей таких автомобилей — санитарного, грузовика, фургона и микроавтобуса.

Перед ульяновскими конструкторами было два пути. Первый — создание принципиально нового автомобиля. Второй — использование ГАЗ-69 в качестве базовой модели со значительной перекомпоновкой всех основных узлов и радикальным изменением внешних форм. После недолгих споров был избран второй путь.

Еще в 1954 году при подготовке к передаче производства горьковских вездеходов на Ульяновский автозавод здесь на базе конструкторско-экспериментального отдела создается отдел главного конструктора (ОГК). Вначале это была совсем небольшая группа под руководством И. А. Давыдова, которая принимала с ГАЗа документацию и передавала ее после обработки и комплектования в технологический отдел.

С приходом в ОГК новых людей, в основном молодых специалистов, начинается разработка новых автомобилей семейства «УАЗ» («уазиков», как их стали называть). Их первые опытные образцы были собраны уже в 1955 году. К этому времени отдел пополнился высококвалифицированными специалистами, среди которых многие имели опыт работы на ГАЗе. Возглавил отдел главного конструктора П. И. Музюкин, еще в 1949 году ставший лауреатом Государственной премии за разработку конструкции грузового автомобиля ГАЗ-63. Заместителями главного конструктора были: по узлам шасси — В. И. Подольский, по системам двигателя — Г. К. Шнейдер, по кузовам — С. М. Тюрин. Вопросами, связанными с испытаниями автомобилей, занимался Г. П. Мелешин.

Итак, после всесторонней разработки была принята новая по тем временам компоновка «с кабиной над двигателем», которую на автомобилях повышенной проходимости не применяла ни одна фирма. Места водителя и переднего пассажира были вынесены вперед. Это ощутимо увеличивало объем кузова, оставляя прежней общую длину автомобиля. Точные расчеты показали, что передний мост выдержит эту дополнительную нагрузку.

За счет новой подвески и установки шин усиленного сечения удалось повысить грузоподъемность автомобиля с 500 до 800 килограммов.

В поисках наиболее рациональных внешних форм заводские

конструкторы Е. Я. Старостин и Л. Е. Шемарин существенно изменили проекты, выполненные опытными инженерами Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ), решительно отказавшись от скошенных к задней части линий крыши и боковин, плоского, разделенного вертикальной стойкой лобового стекла. В группе кузовщиков кипели нескончаемые споры: как должно быть расположено место водителя, где разместить фары, как скомпоновать переднюю часть облицовки. Уже были сделаны десятки рисунков кузова новой машины, но ни один из них пока не получил единодушного одобрения...

— Мы еще были с головой погружены в творческие искания,— вспоминает Лев Евгеньевич Шемарин,— когда в нашу комнату вошли Музюкин и главный инженер завода Алтухов со словами: «Завтра мы едем в министерство утверждать эскизный проект. Где рисунок кузова?»

После короткого спора было решено везти в Москву рисунок, который еще только рождался на кальке. Чтобы его завершить, мне понадобился оставшийся день и часть ночи, а уже через два дня стало известно, что именно этот эскизный проект утвердил Минавтопром СССР.

После изготовления множества моделей будущей машины из пластилина, гипса, дерева и пластмассы была найдена форма основной модели кузова, которая оставалась практически неизменной и в последующих базовых моделях.

Первой машиной нового семейства стал санитарный автомобиль УАЗ-450А. Вагонная компоновка с плавными обводами, гнутое лобовое стекло, обеспечивающее хороший обзор, несколько носилочных и посадочных мест в салоне, два ведущих моста и мягкая подвеска — все это означало своеобразную революцию в медицинской автомобильной технике. Во всем мире не нашлось тогда достойного конкурента этой модели.

Освоение новых автомобилей, ведущими конструкторами которых стали Л. П. Хилков и Е. Р. Варченко, показало, что коллектив ОГК способен самостоятельно решать весьма сложные и ответственные задачи. Вошедшие в состав отдела главного конструктора молодые специалисты за несколько лет становились вполне зрелыми конструкторами, испытателями, способными проектировать и изготовлять необходимые узлы и детали, которые затем передавались в производственные цехи.

С учетом требований потребителей конструкторский отдел разрабатывает новые узлы и агрегаты, отличающиеся все более высокой надежностью и долговечностью. Создается фургон, где вместо санитарного расположен грузовой отсек, затем малотоннажный грузовичок УАЗ-450Д, кабину и платформу которого спроектировали Ю. Г. Борзов и А. С. Хилков.

В середине 50-х годов НАМИ еще не имел своего автополигона, и практически все испытания новой техники проводились в дорожных условиях, на заранее выбранных маршрутах. После долгих споров и поисков выбрали такой маршрут и ульяновские

испытатели. Он пролегал через экзотические, красивые, но труднодоступные места Средней Азии, проходил через пустыню Каракумы и высокогорные перевалы Памира. Все это давало реальные возможности проверить новые автомобили в экстремальных условиях эксплуатации.

Большие перепады температуры окружающего воздуха, горные перевалы, превышающие 4 тысячи метров над уровнем моря, сыпучие барханы пустыни — именно такие условия позволяли на деле убедиться в надежности и проходимости созданных в Ульяновске вездеходов.

Да и не только машинам предстояло пройти через все эти испытания. Многое зависело от опыта, мужества и выносливости самих испытателей. И водители всегда относились к подготовке и осуществлению подобных пробегов очень ответственно, понимая, что от того, насколько тщательно будет проверена машина на испытаниях, зависит ее надежность в эксплуатации.

Трудным и памятным был подъем из киргизского города Ош в горы Памира, на высоту более 4 тысяч метров. Водители-испытатели проявили при этом большое мужество и высокое мастерство. Осторожно и уверенно вели они автомобили над глубокими пропастями, по бесконечному серпантину вырубленных в скалах дорог. Люди они были, безусловно, храбрые, но спать все-таки предпочитали не на открытом воздухе, наслушавшись в Ташкенте рассказов о змеях и скорпионах, обитающих в этих местах...

Так, в течение трех-четырех лет, пройдя десятки тысяч километров по дорогам и бездорожью, сдав нелегкий экзамен на выносливость и проходимость, новые «уазики» доказали свою необходимость народному хозяйству.

В книге «Ульяновский автомобильный», выпущенной Приволжским книжным издательством в 1966 году, описывался случай, который произошел с водителем-испытателем Валентином Рябушкиным под Астраханью. С трудом пробившись через пески к Волге, измученные жарой водители решили искупаться. И вдруг один из автомобилей, под которым вода подмыла песок, медленно съехал в реку и... поплыл. Воздух, находящийся в кузове и уплотнения на дверцах обеспечили ему некоторую плавучесть.

Общими усилиями машина была водворена на место. Испытатели острили, мол, ульяновские автомобили не только по суше ходят, но и плавают по воде. «Это, конечно, шутка,— писали авторы книги. — Наши автомобили не умеют плавать...» [1]

1957 год был отмечен выходом ГАЗ-69 на мировой рынок. В книге С. Глуховского «Быль о «зеленом козлике» рассказывается об испытаниях советского вездехода в далекой Индонезии.

Эти события во многом связаны с именем ульяновского инженера Петра Ивановича Жукова. Окончив после возвращения с фронта Новочеркасский политехнический институт, Жуков пришел на Ульяновский автозавод в 1954 году и некоторое время работал мастером цеха шасси. Но Петр Иванович чувствовал, что

---

[1] Ульяновский автомобильный. Саратов, 1966, с. 99.

больше пользы он принесет на сборке автомобилей, и был, признаться, удивлен, когда в ответ на его настойчивую просьбу принять на работу мастером начальник главного конвейера Корнев отрывисто бросил:

— Да у меня мастера такие, что вы им в подметки не годитесь, даже со своим высшим образованием... Могу взять только слесарем-сборщиком.

Не прошло и недели, как Жуков убедился в правоте Корнева, так высоко оценившего опыт и квалификацию мастеров главного конвейера. И сам он стал тут мастером лишь после того, как предварительно поработал сборщиком на главных участках, хорошо освоил технологию работ, узнал, чем живут люди, которые здесь трудятся...

Именно ему, знающему инженеру и, что немаловажно, классному водителю, на практике постигшему все тонкости и особенности выпускаемого в Ульяновске вездехода, и было поручено показать эту машину за рубежом — да так показать, чтобы не уронить советскую марку перед лучшими зарубежными фирмами.

Индонезийские газеты писали по поводу начавшихся испытаний: «Они проводятся в Юго-Восточной Азии впервые. Это самые крупные и серьезные испытания, которые когда-либо проводились тут для автомобилей европейских фирм».

Страсти и в самом деле разгорелись не на шутку. Конечно, безусловными претендентами на дальнейшее завоевание рынков развивающихся стран считались английские «Лендроверы», «Остин-джипси» и даже устаревшие западногерманские ДКВ. Что же касается советского «козлика» — его, не стесняясь, хаяли представители всех западных фирм. Даже наиболее беспристрастные члены комиссии отзывались о ГАЗ-69 с иронической сдержанностью.

Но советский вездеход блестяще выдержал сложнейшие испытания на крутых холмах и разбитых дорогах, а также при форсировании оказавшейся непреодолимой для других машин небольшой речки в окрестностях Бандунга. Местные газеты отмечали, что «русский джип, стальной корпус которого высоко сидит на колесах», хорошо показал себя на самых трудных участках дороги.

Глава индонезийской фирмы «Риа», импортирующей советские вездеходы, устроил в честь представителей из СССР банкет. «У господина Рассата были все основания для торжества,— пишет в своей книге С. Глуховский.

— О, я верил в русский ГАЗ! — не без гордости за свою фирму заявил на банкете господин Рассат.

Кто-то бросил реплику:

— О, этот русский инженер Жуков!

И все гости на банкете — а были там коллеги, конкуренты и даже недоброжелатели, пророчившие ГАЗ-69 фиаско,— устроили Жукову овацию...»[1]

---

[1] С. Глуховский. Быль о «зеленом козлике». Ульяновск, 1960, с. 11.

Итак, ульяновский автомобиль становится полноправным конкурентом именитых зарубежных фирм. И теперь к нему, естественно, предъявляются более высокие требования в отношении качества изготовления отдельных деталей и узлов сборки, регулировки, окраски. В это время кузова машин начинают окрашивать синтетическими эмалями горячей сушки, пришедшими на смену нитроэмалям. Это значительно повысило качество окраски, улучшило внешний вид кузовов, сделало их более долговечными.

Огромный объем работ выполняла в те годы ремонтно-механическая служба завода, которую возглавлял В. С. Поляков, бывший работник ЗИСа. Постоянного ухода, а часто и ремонта требовало разнообразное оборудование цеха шасси, состоявшее из зисовских, газовских и трофейных станков и линий, которые то и дело выходили из строя. Не меньше внимания требовали к себе штамповочные молоты, штоки, цилиндры и многие другие механизмы, детали для которых изготовлялись в ремонтно-механическом цехе.

В 1955 году стал быстро развиваться один из основных цехов завода — прессовый. Правда, его работники были не полными хозяевами большого корпуса, в который они переехали. Здесь размещались еще арматурный цех и участок мостов ГАЗ-69 из цеха шасси — сказывалась нехватка производственных площадей.

Начальником прессового цеха был назначен бывший мастер участка З. Е. Слуцкин. Партийную организацию возглавил ветеран завода В. М. Ягодкин. И уже летом 1955 года прессовщики рапортовали о досрочном выполнении пятилетнего плана. Вовремя полученные из Горького штампы и оснастка позволили сравнительно быстро освоить сотни различных штамповок, включая и крупные детали кузова. Но предстояло еще много сделать для механизации и автоматизации работ, облегчения условий труда и повышения качества продукции. Этими вопросами занимались вместе с руководством и парторганизацией цеха технолог А. С. Сидякин, бригадиры, мастера и рабочие И. С. Макаров, А. А. Самсонов, В. С. Третьяков, В. В. Федоров, И. И. Антонычев и др.

В идеале прессовое производство должно нести в себе возможность быстрой перестройки, значительной гибкости при освоении новых автомобилей и совершенствовании старых моделей. Но устаревшая практика строительства под прессы индивидуальных фундаментов, представлявших собой громадные железобетонные блоки, практически лишала возможности гибко маневрировать прессовым оборудованием. Между тем в мировой и передовой отечественной практике уже давно применялись так называемые траншейные фундаменты, имевшие ряд несомненных преимуществ. Они позволяли сравнительно быстро и с небольшими затратами перестраивать технологическую цепочку тяжелых прессовых линий, открывая тем самым возможности для постоянного совершенствования технологии и быстрого освоения новых моделей. Более эффективно можно было использовать при этом и производственные площади цеха. Становились гораздо проще обслуживание, регулировка и ремонт прессов. К тому же траншейные фундамен-

ты, вдоль которых прессы крепились к металлическим балкам и рамам, давали возможность удалять отходы с помощью подземных транспортеров.

Михаил Андреевич Веселов, который в 1949 году был главным инженером Ульяновского автозавода, хорош знал по опыту работы на ГАЗе все выгоды траншейных, или, как их еще называли, ленточных, фундаментов. Однако его настойчивые рекомендации не были своевременно учтены, и прессовый цех строили без траншей.

28 ноября 1955 года начальник отдела механизации и автоматизации (ОМА) Валерий Викторович Белокриницкий, много лет проработавший на ГАЗе, подал докладную записку на имя главного инженера: «Ввиду того,— писал Белокриницкий,— что вопрос о постройке траншей является одним из основных и наиболее принципиальных вопросов строительства и перспектив развития автомобильного завода, прошу Вас рассмотреть мои предложения по этому поводу». Далее следовал перечень преимуществ траншейных фундаментов и ряд конкретных предложений по их строительству в уже действующем корпусе.

Спустя несколько месяцев В. В. Белокриницкий писал в заводской многотиражке: «В результате грубой технической ошибки проектного института Гипроавтопром у нас прекрасный мощный прессовый корпус был построен без траншей. Поэтому строить траншеи-подвалы в пролетах для тяжелых прессов предстоит на заводе в этом и следующих годах постепенно, по мере освобождения площадей... Сделать это необходимо, несмотря на все трудности. Иначе наш завод, один из крупнейших автозаводов страны, будет отброшен на двадцать лет назад и не сможет справиться с решением задач, стоящих перед современной автомобильной промышленностью».

1 февраля 1957 года на совещании технического совета автозавода был поставлен волновавший всех вопрос «О планировке прессового цеха и строительстве траншейных фундаментов». Большинство членов техсовета в той или иной форме высказались за индивидуальные фундаменты. И доводы против траншей приводили, казалось бы, довольно убедительные: огромный объем работ, длительная остановка производства, сложность строительства в условиях прессового цеха. Говорили и о малой вероятности перестановки прессов, поскольку типаж выпускаемых заводом автомобилей определен ясно и на достаточно длительный период. Прозвучала на техсовете, увы, и такая фраза: «При будущей технике коммунизма сломать индивидуальные фундаменты будет проще».

Оставшись в явном меньшинстве, опытный инженер с немалым партийным стажем Белокриницкий не сдается. Сразу же после техсовета он пишет министру автомобильной промышленности СССР Н. И. Строкину, тоже человеку газовской закалки, и просит его личного вмешательства.

В марте 1957 года министр автомобильной промышленности СССР сообщает директору Ульяновского автозавода: «В связи с письмом инженера Белокриницкого В. В. министерством вновь

был рассмотрен вопрос о строительстве траншейных фундаментов в прессовом корпусе Ульяновского автозавода. Учитывая значительные преимущества траншейных фундаментов, министерство считает необходимым построить указанные фундаменты, и в первую очередь в пролете 24 м, предназначенном для крупной штамповки. Ставить прессы на индивидуальные фундаменты в этом пролете не следует».

И 4 ноября 1957 года последовал приказ директора завода о строительстве траншейных (ленточных) фундаментов в 24-метровом пролете прессового корпуса. Дополнительный толчок этому дало заседание бюро райкома партии, состоявшееся в декабре. Отмечая недопустимо медленное развертывание работ, бюро постановило считать строительство ленточных фундаментов одной из главных задач по подготовке завода к выполнению государственного плана 1958 года по производству автомобиля УАЗ-450 и обязало дирекцию завода и управление строительства совнархоза принять меры к сокращению предусмотренных графиком сроков работ по строительству ленточных фундаментов.

Реконструкция прессового цеха развернулась полным ходом. С утра сюда приходили руководители завода, партийные и профсоюзные работники. Каждый день здесь появлялись броские плакаты, вывешивались сводки с итогами соревнования.

И наконец 17 мая 1958 года заводская многотиражка, державшая ход строительства в прессовом корпусе под неослабным контролем, написала:

«В апреле завод получил замечательный подарок — вступила в эксплуатацию линия мощных тяжелых прессов кузовной штамповки в прессовом корпусе. Она является первенцем, созданным в соответствии с проектом расширения автомобильного завода, среди других линий и цехов, пока еще работающих на временных площадях и ждущих своего технического перевооружения».

Уже в июле прессовщики полностью обеспечили потребность в деталях штамповки и впервые за долгое время месячный план по сборке УАЗ-450 был выполнен.

А месяцем раньше состоялось общезаводское партийное собрание, на котором с докладом об итогах майского (1958 г.) Пленума ЦК КПСС и задачах парторганизации завода выступил первый секретарь обкома партии И. Д. Яковлев. В прениях, которые развернулись после доклада, заводские коммунисты горячо и убежденно говорили о необходимости уделять гораздо больше внимания механизации и автоматизации производства, оснащению его самой современной техникой, о все еще слишком высокой трудоемкости изготовления ГАЗ-69. Острая критика была направлена в адрес конструкторов, которые медленно и не всегда продуманно проектировали оснастку и потому слишком часто вносили изменения в свои чертежи. Говорили выступающие и о необходимости интенсивно внедрять в производство новые виды пластмасс, тканей, лакокрасочных материалов и синтетических волокон. Таковы были веление времени и требования технического прогресса.

ГЛАВА ПЯТАЯ

Впереди — бригада Игнатьева

Нужны толкающие конвейеры

Новое семейство «уазиков»

От Бамако до Гао

Люди — гордость завода

Навстречу Ленинскому юбилею

Накануне XXI съезда КПСС по всей стране широко развернулось соревнование за коммунистическое отношение к труду. Почин железнодорожников станции Москва-Сортировочная был горячо поддержан и ульяновскими автозаводцами. Первой во Всесоюзное соревнование включилась молодежная бригада Аникина из цеха шасси. Все члены этой бригады станочников успешно совмещали ударный труд с учебой в институте и вечерних школах рабочей молодежи. Именно этому коллективу первому на заводе было присвоено звание бригады коммунистического труда. А вскоре так же стали именоваться бригады Борисова и Еремина.

Огромным уважением на предприятии пользовалась и бригада делегата XX съезда партии Леонида Ивановича Игнатьева, ставшая инициатором множества патриотических начинаний не только в своем инструментально-штамповом корпусе, но и на всем заводе. Еще в 1957 году ее коллектив возглавил соревнование за сверхплановую экономию металла и энергии на каждом рабочем месте. Почин этот нашел многочисленных последователей на других предприятиях города и области. На самом автозаводе его подхватили более 4 тысяч рабочих. Они добились сверхплановой экономии более 700 тысяч рублей. А бригада Игнатьева, слава о которой шагнула уже далеко за пределы завода, еще многие годы уверенно шла в авангарде соревнования за коммунистическое отношение к труду.

На XI заводской партийной конференции, состоявшейся в конце 1960 года, секретарь парткома завода Г. Д. Курнаков говорил:

— А сколько замечательных товарищей работает в коллективах, борющихся за звание коммунистических! Подтверждением этому может служить пример бригады коммуниста Леонида Ивановича Игнатьева. Два года назад из пяти членов бригады только товарищ Игнатьев был членом партии. Работа в бригаде, внимание парторганизации сделали свое дело — все члены бригады вступили в Коммунистическую партию. Товарищ Игнатьев дал рекомендацию членам бригады Семенченко, Алтухову, Юдину, Ушкову.

На этой же конференции отмечалось, что только за последний год заводская партийная организация выросла на 242 человека. Бо́льшая часть коммунистов — 1 130 человек — работала непосредственно на производстве.



Первый директор Ульяновского автозавода П. И. Шварцбург. Снимок 1983 года





Герой Социалистического Труда В. А. Салатов

Герой Социалистического Труда М. И. Трубачева



Строительство автозавода

В таких бараках жили в годы войны сотни автозаводцев



ФЗУ при автозаводе. Март 1943 года

Во дворе первой заводской школы



Фронтовая бригада В. М. Ягодкина. Механомонтажный цех. 1944 год

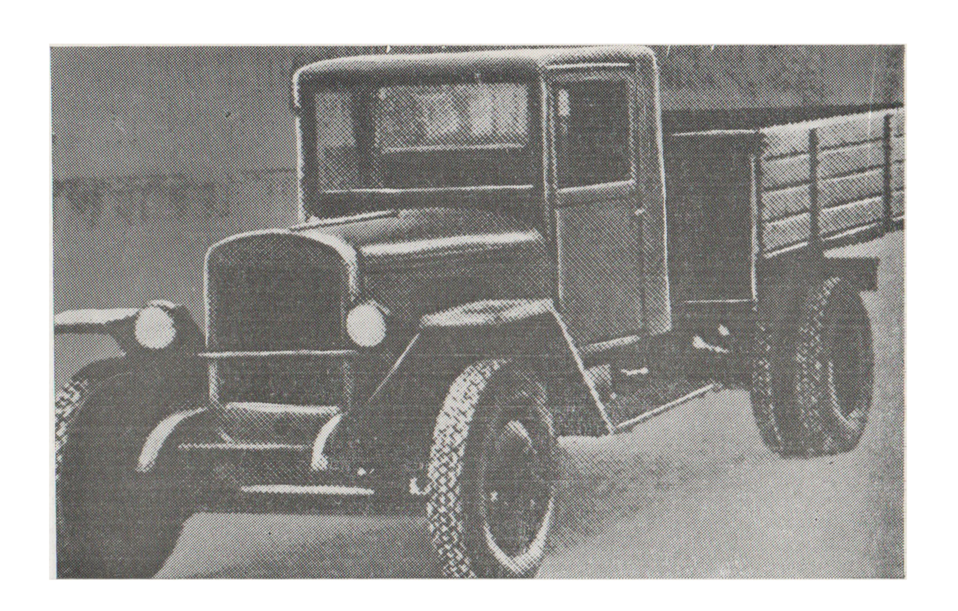
Строительство ТЭЦ. 1944 год

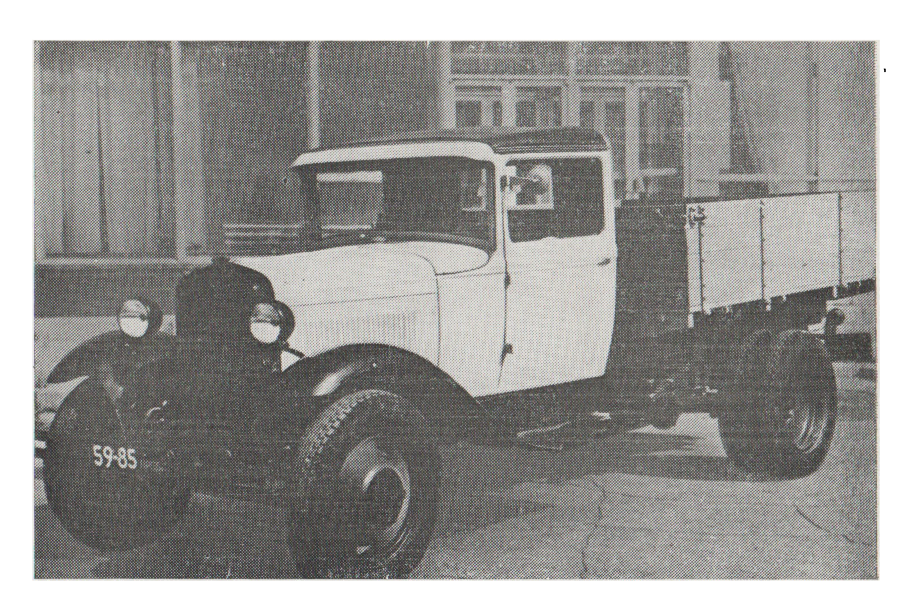
В 1946 году ТЭЦ вошла в строй



Бригада механомонтажного цеха, возглавляемая В. М. Фадеевым. 1947 год

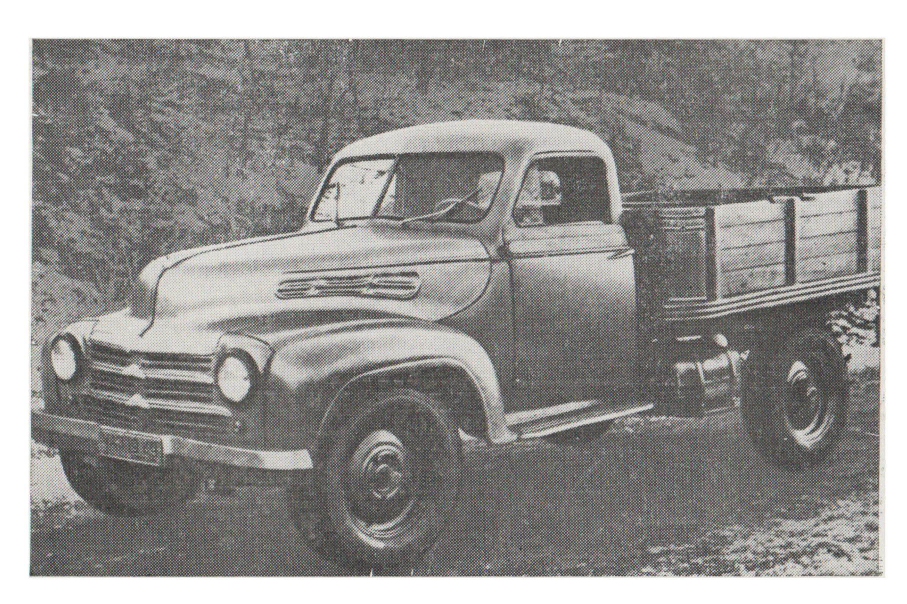
Сборка грузовиков на главном конвейере





ЗИС-5В, выпускавшийся в годы войны на УльЗИСе

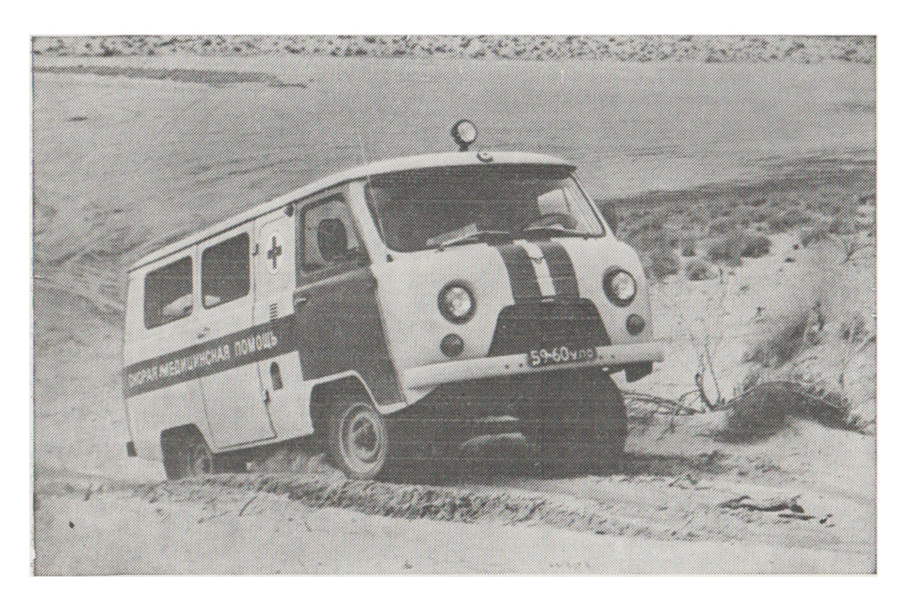
ГАЗ-АА



Грузовики с дизельным двигателем УАЗ-253. 1945 год

Опытный образец грузовика УАЗ-300. 1948 год



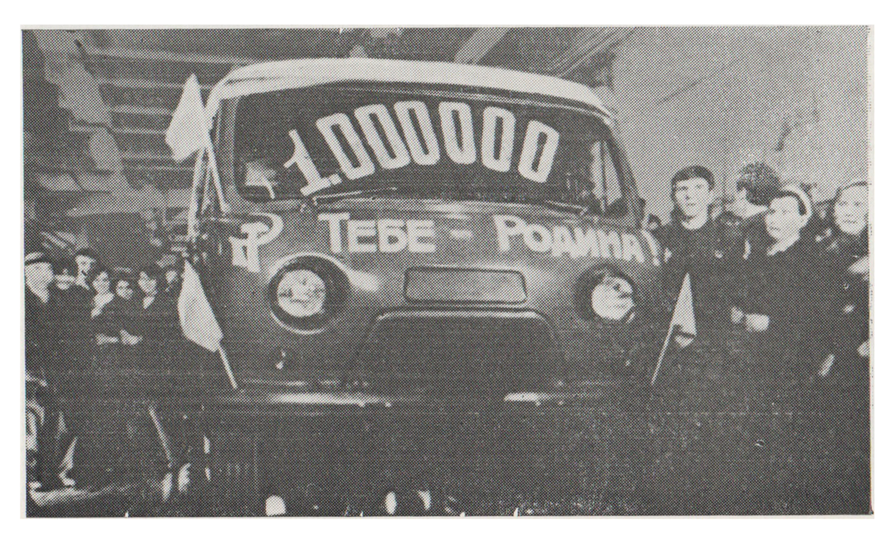


Испытания новых автомобилей в Каракумах



Встреча кораблей пустыни

На памирской вершине



Торжественный митинг, посвященный вручению автозаводу ордена Трудового Красного Знамени. 1966 год

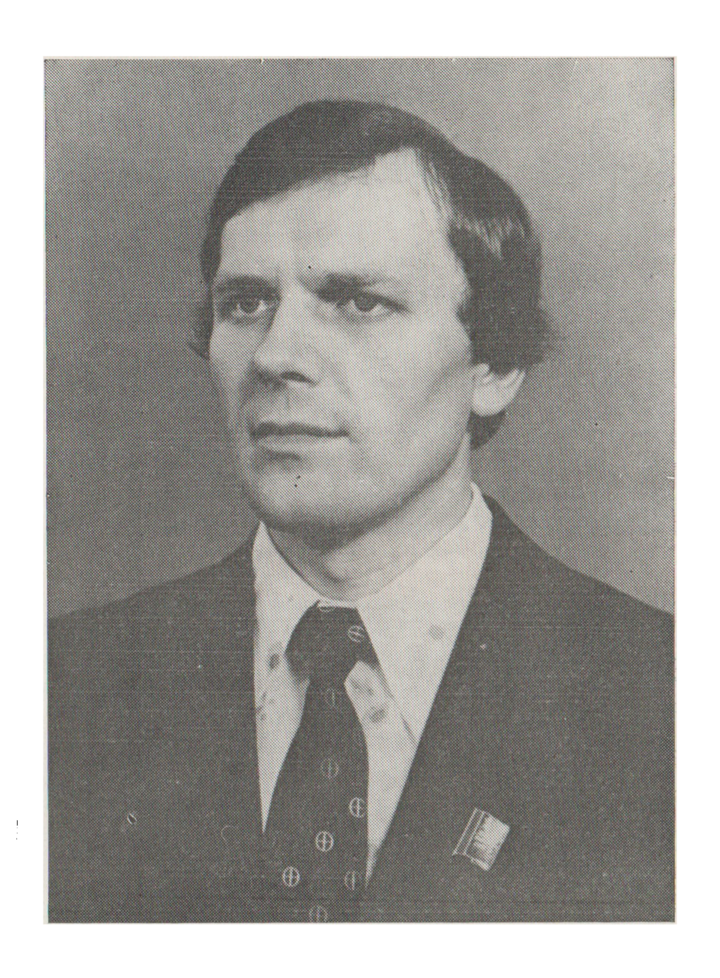
Миллионный ульяновский автомобиль. 18 февраля 1974 года



Кавалеры ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции. 1977 год:
в первом ряду: наладчик автоматного цеха И. Г. Аверьянов, главный механик завода К. В. Калашников, слесарь ремонтно-механического цеха А. А. Феофанов, наладчик цеха шасси А. С. Полбин, старший мастер автоматного цеха В. А. Немцев, наладчик цеха шасси М. П. Тутолмин;
во втором ряду: зубошлифовщик инструментального цеха А. М. Шорохов, электросварщик механомонтажного цеха А. А. Шабров, модельщик литейного цеха М. Х. Берхеев, наладчик кузнечного цеха И. А. Концов



На переднем плане: кузнец П. Е. Казаков, избиравшийся в 1979 году депутатом Верховного Совета СССР



Лауреат премии Ленинского комсомола, кавалер ордена Трудовой Славы III степени наладчик А. Н. Журавлев





Депутат Верховного Совета СССР слесарь-сборщик главного конвейера Г. И. Пустынникова (слева) и ветеран участка сборки Н. Е. Прохорова

Лучшие работники литейного цеха плавильщики А. С. Родионов и А. Б. Моряков

27 января 1959 года начал работу XXI, внеочередной съезд КПСС, который обсудил и утвердил контрольные цифры развития народного хозяйства СССР на 1959—1965 годы. Главная задача семилетнего плана заключалась в дальнейшем динамичном подъеме всех отраслей экономики на базе преимущественного роста тяжелой индустрии.

Контрольные цифры предусматривали, в частности, значительные темпы роста автомобильной промышленности. Производство автомобилей должно было возрасти в 1,5—1,7 раза. При этом особое внимание уделялось коренному улучшению технологии производства, техническому перевооружению предприятий за счет широкой замены и модернизации оборудования.

Потребность в коренном улучшении существующей техники и технологии остро ощущалась и на Ульяновском автозаводе. Не позволяли резко увеличить выпуск автомобилей возможности главного сборочного конвейера. Заметно сдерживали темпы роста производства нехватка производственных площадей, трудоемкая и нерациональная транспортировка узлов и деталей. Все это стало серьезным тормозом в работе.

В августе 1955 года на заводе был создан отдел механизации и автоматизации (ОМА). Главной его целью была максимальная механизация производства новых автомобилей семейства «УАЗ». Уже первые годы работы отдела, когда были созданы сотни различных приспособлений, значительно облегчивших труд рабочих, показали незаурядные способности и возможности нового коллектива. К середине 1957 года стала очевидной необходимость построить для ОМА новый цех. Для него решено было приспособить запущенное здание невдалеке от ТЭЦ, когда-то предназначавшееся для производства шлакоблоков. Производителем работ назначили опытного технолога М. С. Малышева.

— Михаил Семенович,— вспоминал В. М. Фадеев, впоследствии возглавивший экспериментальный цех средств механизации и автоматизации,— предложил собрать рабочих экспериментально-наладочной мастерской и рассказать о наших мечтах создать цех. Хорошо помню, что после этой беседы все рабочие согласились даже без посторонней помощи создать все необходимое для будущей работы. Не боясь запачкать руки, сюда приходили конструкторы и технологи, помогали проводить очистные и земляные работы, освобождать помещение от ненужного хлама. Они же делали расчеты для размещения оборудования и организации технологического цикла будущего цеха.

Два месяца трудился коллектив мастерской вместе с конструкторами ОМА. Всех, кто хорошо здесь поработал, даже и не перечислишь: мастер Иван Варламов, которому было поручено обеспечить отопление и снабжение водой; Иван Вакуров, чья бригада остеклила и утеплила помещение; фрезеровщик (впоследствии мастер) Александр Круглов — он занимался технологической оснасткой оборудования; нормировщик Владимир Пахалин (впоследствии старший мастер), следивший за соблюдением норм и ходом соревнования бригад; технолог Юрий Андреев, стара-

тельно помогавший расставлять оборудование; токарь Юрий Алексеев, электрики Петр Никифоров и Игорь Бодростин...

Проектантам и конструкторам отдела, которые зарекомендовали себя мастерами «малой механизации», была уже по плечу и такая задача первостепенной важности, как поиск новых технических решений, позволяющих на сравнительно небольших площадях резко увеличить выпуск автомобилей.

«Нам нужен такой конвейер,— писал в заводской многотиражке В. В. Белокриницкий,— по которому вперемежку могли бы двигаться самые разнообразные детали, и каждую из них конвейер сам бы доставил на ее место, по заданному адресу. Она бы туда пришла и автоматически выгрузилась или остановилась бы и ждала, пока ее снимут, в то время как все другие детали продолжали бы свой путь дальше...»

Речь шла о толкающих конвейерах — устройствах, которые в те времена уже довольно широко применялись зарубежными фирмами. В 1957 году с их работой на промышленных предприятиях Англии познакомилась группа советских автомобилестроителей во главе с директором ГАЗа Н. В. Сазоновым. В составе делегации был и начальник технологического отдела УАЗа А. В. Болотов.

В чем же заключались неоспоримые выгоды и преимущества новой системы? Во-первых, толкающие конвейеры давали возможность совмещать множество транспортных и технологических операций, многие из которых резко отличались по своему ритму и продолжительности. Во-вторых, они позволяли легко маневрировать доставкой грузов различного назначения, осуществлять их автоматическое адресование. Благодаря толкающим конвейерам можно было максимально сократить складские площади и полностью использовать весь объем зданий, включая его верхние зоны, где создавались так называемые висячие склады, обеспечивающие в идеале суточный задел узлов и деталей.

8—10 мая 1959 года в Ульяновске состоялась межрайонная техническая конференция по толкающим конвейерам с автоматическим адресованием. К этому времени вопросами, связанными с новым главным конвейером, на автозаводе занимался большой коллектив конструкторов проектно-технического отдела под руководством А. В. Болотова.

На межрайонной конференции были приведены любопытные цифры. Оказывается, удельный вес производства подъемно-транспортного оборудования в СССР за 1957 год составлял лишь 1,2 процента общего объема производства всего машиностроения, в то время как удельный вес этого оборудования в США составлял 4—6 процентов, в Англии и Западной Германии — примерно столько же.

Погрузочно-разгрузочными работами на Ульяновском автозаводе в 1959 году занимались почти 2 тысячи человек. Их нелегкий труд во многом должна была взять на себя система толкающих конвейеров, которая в перспективе сулила немало выгод и в масштабе всей страны. Недаром в решениях конференции, в которой приняли участие представители более чем 30 совнархозов,

заводов, проектных организаций и научно-исследовательских институтов, было записано:

«...Перечисленные качества толкающих конвейеров с автоматическим адресованием создают условия для значительного повышения производительности труда, резкого уменьшения количества рабочих и потому обеспечивают экономическую эффективность и быструю окупаемость повышенных первоначальных затрат.

...На основании этого конференция считает необходимым рекомендовать широкое внедрение в ближайшие годы толкающих конвейеров с автоматическим адресованием во всех видах крупносерийного и массового производства в машиностроении... и ряде других отраслей промышленности народного хозяйства».

Но рекомендации рекомендациями, а технический совет автозавода поначалу не принял нового проекта, который многим казался едва ли не фантастическим. Понадобилось вмешательство обкома партии и руководителей совнархоза, твердая поддержка председателя Комитета по автомобилестроению Н. И. Строкина, прежде чем проекту была открыта зеленая улица. Но сначала заводские конструкторы должны были проверить самые смелые технические решения на миниатюрной модели будущей системы. При всей своей, казалось бы, «игрушечности», эта модель тоже доставила немало хлопот и волнений.

В ноябре 1960 года, когда министерством было принято решение строить на Ульяновском автозаводе новый главный конвейер, здесь уже с успехом применялся толкающий конвейер для окраски мостов в электростатическом поле. Этот участок должен был впоследствии влиться в общую схему главного конвейера.

У главного энтузиаста и организатора новой системы В. В. Белокриницкого подобрались отличные помощники, большинство которых совсем недавно окончили институт, а некоторые еще продолжали учиться. Основная тяжесть проектирования легла на начальников секторов и ведущих конструкторов В. Н. Демокритова, А. И. Пясецкого, В. И. Мязина, А. Н. Филифорова. Им активно помогали специалист по монорельсам и кран-балкам Н. Т. Малыхин, молодые конструкторы Витольд Кулинич, Юрий Синтягаев, Порфирий Макаров, Геннадий Беглов, Валерий Сидоранов, Ада Старостина.

На участке окраски мостов был смонтирован двухтрассовый толкающий конвейер, в эффективности которого со временем перестали сомневаться даже явные пессимисты. Но молодые конструкторы автозавода после горячих споров предложили еще одно смелое решение: смонтировать однотрассовую систему конвейеров. Их доводы были вескими: ниже металлоемкость, а следовательно, и собственный вес конструкции, почти вдвое меньшая строительная высота, сравнительно невысокая трудоемкость монтажа. Сторонники же прежнего, проверенного варианта, среди которых были и опытные инженеры самого автозавода, и сотрудники НАМИ, стояли на своем и приводили, казалось, не менее существенные доводы в защиту двухтрассового конвейера.

И все же в конце концов победила новая идея, поддержанная руководством и партийной организацией завода. Демокритов, Пясецкий и другие конструкторы получили авторские свидетельства, защитив более 20 оригинальных и эффективных изобретений на проектировании и строительстве главного конвейера. Сложные инженерные расчеты по увязке проекта с реальными конструкциями проделали Н. М. Абрашкин и Н. В. Дерунова.

Стройка сразу же была объявлена ударной. Придавая ей первостепенное значение, дирекция завода, партком и завком профсоюза старались обеспечить необходимые условия для высокой производительности труда на этом участке.

Монтировать трассы толкающих конвейеров предстояло на высоте более 10 метров, и монтажникам из бригады А. И. Киселева поначалу приходилось очень нелегко. Немало трудностей выпало и на долю слесарей, которыми руководили бригадиры А. М. Гусев, И. Г. Кликин, старший мастер С. Ф. Астафьев. Из-за необычности работы и отсутствия опыта нередко приходилось по нескольку раз переделывать сложнейшие конструкции.

Днем и ночью на месте будущего главного конвейера можно было видеть начальника ремонтно-механического цеха В. С. Полякова и бессменного начальника механомонтажного цеха Д. Т. Пушкарева. Их огромный опыт, организаторский талант и внимание к людям помогали обеспечить растущие темпы монтажа. Инженеры и конструкторы, допоздна трудившиеся над проектами, нередко надевали после этого спецовки и шли помогать монтажникам. Часами не уходили со стройки начальник проектно-технического отдела А. И. Разматов и его заместители М. П. Попов и Ю. И. Кузьмин.

Партийная организация ремонтно-механического цеха особенно большое значение придавала организации социалистического соревнования. Основную работу по монтажу толкающих конвейеров вел участок мастера М. Н. Нестерова, и тут шло постоянное трудовое соперничество между бригадами В. Ф. Наумова и И. А. Боброва. Каждый день на участке вывешивались красочные плакаты и «молнии», сообщавшие о ходе соревнования, призывающие добиваться все более высоких результатов.

Эта напряженная, но увлекающая своей новизной работа уже сама по себе способствовала росту технического прогресса, профессионального мастерства рабочих, инженеров, конструкторов, строителей.

Анатолий Иванович Пясецкий вспоминает характерный для тех дней эпизод, свидетельствующий о профессиональной зрелости, энтузиазме и рабочей смекалке рядовых монтажников. Стоя рядом с одним из них, Борисом Воронцовым, Пясецкий заметил с досадой:

— Эх, не учли мы одного важного дела! Проектом ведь предусмотрен разворот подвески только на 90 градусов. А на практике получается, что нужно на 180... Опять садиться за чертежи, доводить до производства — упустим драгоценное время. Вот если бы переделать прямо здесь, в металле!

Воронцов понимающе кивнул, внимательно оглядел подвеску для подачи мостов на сборку, отошел к монтажникам своей бригады, завел с ними негромкий разговор. И хотя дел у них и без подвески хватало, идея Пясецкого уже через три-четыре дня была осуществлена.

И все же к весне 1961 года стало ясно, что в назначенные сроки конвейер едва ли войдет в строй.

— Ввиду важности задания даем вам, Николай Степанович, особые полномочия, действуйте! — напутствовали главного механика Н. С. Новикова в парткоме, когда директор завода Б. Я. Федченко назначил его ответственным за строительство главного конвейера. Но объект продолжало лихорадить, темпы монтажа затягивались из-за бракованных узлов и перебоев в снабжении деталями, поступающими от смежников.

20 апреля 1961 года на общезаводском партийном собрании состоялся принципиальный разговор: был вскрыт ряд ошибок в строительстве главного конвейера и названы конкретные виновники. Немало еще тревог и волнений доставило автозаводцам новое детище. Были и досадные срывы, огорчения, связанные с неудачными пробными пусками. И хотя первые машины сошли с нового конвейера 12 декабря 1961 года, полностью он вошел в строй только 3 июля 1962 года.

16 ноября 1962 года газета «Известия» писала: «Такого комплекса пока нет ни на ГАЗе, ни на ЗИЛе. Ульяновцы как бы опередили старших братьев, у которых совсем недавно получили первые уроки крупносерийного производства».

Большая победа ульяновских автозаводцев привлекла внимание работников отрасли. Редкий день завод не посещали делегации со всех концов страны. И не было конца вопросам к сопровождавшему гостей В. Н. Демокритову — тогда молодому конструктору, а впоследствии профессору Ульяновского политехнического института, доктору технических наук.

— А кто вам это проектировал?

— Сами,— односложно отвечал Демокритов.

— А кто все это делал?

— Наши рабочие. Ремонтно-механический и механомонтажный цехи...

«Местные старожилы,— писала в ноябре «Экономическая газета»,— пожалуй, не припомнят, чтобы в городе собралось столько приезжих инженеров. По утрам к гостиницам подкатывали автобусы и увозили гостей за реку Свиягу, на автозавод. Представители одиннадцати республик из 52 совнархозов, из 155 организаций отложили все свои текущие дела, сели в поезда и самолеты, помчались в Ульяновск...

Еще в купе поездов, в салонах самолетов только и было разговоров, что об ульяновском эксперименте. Инженеры придавали ему громадное значение» [1].

---

[1] Экономическая газета, 1962, 24 ноября.

Переступив порог огромного цеха, гости попадали в удивительный даже для бывалых автомобилестроителей мир. Внизу — полный простор для сборки, нет привычных глазу скоплений узлов и деталей, ждущих своей очереди. Зато все громадное пространство до самой кровли начинено и оплетено необычными устройствами. Цепкий подъемник выносит из подвала и опускает на ленту рамы, сверху плавно опускаются на предназначенное место двигатели вместе с коробкой передач, кабины, кузова...

Во время пресс-конференции, проведенной на заводе в сентябре 1962 года, на многочисленные вопросы журналистов областных и центральных газет отвечали исполняющий обязанности директора завода А. И. Иоффе, главный технолог А. В. Болотов, начальник проектно-технического отдела А. И. Разматов, начальники секторов А. М. Филифоров и В. Н. Демокритов.

— Инженерам, конструкторам и технологам, разработавшим и спроектировавшим систему толкающих конвейеров,— говорил на пресс-конференции А. В. Болотов,— не у кого было позаимствовать опыт. Такой автоматизированный цех создавался впервые в стране. Неудивительно поэтому, что многие наши товарищи за спроектированные ими устройства получили от Государственного комитета СССР по делам изобретений и открытий авторские свидетельства.

А в октябре там же, в Ульяновске проходила межотраслевая конференция по внутризаводскому транспорту и складам с автоматическим адресованием и программным управлением, отметившая новаторство и смелые технические решения автозаводцев. На ней говорилось, что толкающие конвейеры запроектированы и находятся в стадии осуществления на целом ряде других крупных предприятий.

Так оригинальный ульяновский эксперимент дал толчок развитию принципиально новых систем внутризаводского транспорта на других промышленных предприятиях страны. Широкие перспективы для повышения производительности труда и резкого увеличения выпуска автомобилей открывались, в первую очередь, и перед самими уазовцами.

Еще в январе 1961 года на одном из заседаний парткома было подчеркнуто, что начинается этапный период в освоении новых автомобилей. В первом квартале этого года предстояло начать серийный выпуск нового автофургона УАЗ-451, а во втором полугодии наладить производство усиленного заднего моста и четырехскоростной коробки перемены передач для машин этого типа. Одновременно должна была вестись подготовка к производству десятиместного микроавтобуса УАЗ-451В и автомобиля повышенной проходимости УАЗ-452, серийный выпуск которых планировался на конец года.

Намеченные планы, однако, осуществлялись слишком медленно — задерживалась модернизация имеющегося и приобретение нового оборудования, не было необходимой инструментальной оснастки, отдел главного конструктора нередко затягивал выдачу проектной и технической документации.

В начале марта 1961 года парторганизация отдела главного технолога провела открытое партийное собрание, на котором обсудила вопрос о причинах медленного освоения автомобиля УАЗ-451. Коммунисты и беспартийные резко критиковали руководителей прессового цеха и цеха сборки кузовов, досталось по заслугам и производственному отделу завода, не уделявшему достаточного внимания освоению новых моделей. После этого собрания темпы работ заметно ускорились, но к подготовке производства следующего поколения машин завод смог приступить только через два года.

Что представляло собой новое семейство «УАЗ»?

В начале 60-х годов в народном хозяйстве широко применялись санитарный автомобиль, фургон и грузовик модификации УАЗ-450. Однако основная часть фургонов направлялась в города, где эти машины развозили мелкие партии товаров по дорогам с усовершенствованным покрытием, то есть преимущества двух ведущих мостов практически не использовались. Перед конструкторами ставится задача создать автомобиль с приводом только на заднюю ось, который по проходимости не уступал бы хорошо зарекомендовавшему себя ГАЗ-51.

Уже в 1961 году Ульяновский завод приступает к серийному выпуску грузовика с бортовой платформой УАЗ-451Д и фургона УАЗ-451. На этих машинах были устранены конструктивные недостатки предыдущих моделей УАЗ-450, разработаны новые рама, подвеска, коробка перемены передач, карданные валы, рулевое управление, тормоза, другие важные узлы. Значительной модернизации подвергся и кузов автомобиля, было улучшено расположение органов управления, повысилась комфортность условий работы водителя. Все это позволило заводским конструкторам унифицировать по основным узлам с моделями УАЗ-451 и новое поколение автомобилей, государственные испытания которых были проведены в 1964 году.

Но работа над улучшением технических характеристик автомобилей, более рациональной и удобной компоновкой узлов продолжалась.

Еще в конце 50-х годов в отделе главного конструктора, который возглавлял П. И. Музюкин, сложился сильный коллектив, способный решать достаточно сложные задачи на уровне современных требований. Большой опыт и знания конструкторов со стажем В. И. Подольского, С. М. Тюрина, Л. Е. Шемарина, Е. Л. Старостина, Л. П. Хилкова, Ю. Г. Борзова и других удачно сочетались с одаренностью, тягой ко всему новому молодых специалистов Г. К. Мирзоева, В. И. Комарова, А. М. Рахманова, П. И. Пузенина. А пришедшие на завод в 1955 году после окончания Харьковского политехнического института З. И. Стильбанс и Е. Р. Варченко спустя некоторое время стали ведущими конструкторами новых моделей ульяновских машин.

В жарких спорах со своими коллегами, испытателями, рабочими экспериментального цеха молодые конструкторы после долгой и напряженной работы приходили к решениям, которые во-

площались потом в своеобразных и неповторимых формах новых ульяновских автомобилей. Эти годы смело можно назвать расцветом конструкторской мысли автозаводцев.

В 1959 году начинается разработка легкового автомобиля УАЗ-469, который должен был прийти на смену «зеленому козлику». Многие узлы и агрегаты новой машины были унифицированы с УАЗ-452, что значительно облегчило производство автомобиля. Но по вопросу о компоновке новой машины мнения конструкторов сразу же разошлись. Появился даже проект довольно привлекательного на вид компактного «вагонника» с задним расположением двигателя. Победила, однако, точка зрения конструкторов, настаивающих на классической форме машин этого типа.

Настала пора воплощения этого замысла в рисунках. Само по себе создание эскизных проектов было делом обычным для кузовщиков отдела главного конструктора, но ведь на этот раз речь шла о новом советском вездеходе, который должен был превзойти зарубежные аналоги — английский «Лендровер» и американский «Виллис».

— В эти дни мы заметили,— вспоминает Евгений Яковлевич Старостин,— что недавно прибывший в отдел инженер-конструктор Альберт Рахманов в свободные минуты рисует автомобили самых необычных форм. Попробовали направить его увлечение в нужное русло — и вот на листах бумаги стали постепенно вырисовываться оригинальные контуры мощного джипа. Наступил день, когда кузовщики сказали: «Это то, что нужно!»

— Поиски внешних форм новой машины были, конечно, нашим общим делом,— дополняет Альберт Михайлович Рахманов.— Шассисты тогда бесконечно спорили о том, зависимой или нет должна быть подвеска, прямой или гнутой рама. А мы усиленно искали способ избавиться от крыльев и других выносных деталей кузова, увеличить внутренний его объем и подкапотное пространство, искали место для размещения горловины бензобака между двумя боковыми дверцами... Помню, когда нам удалось решить большую часть этих вопросов и собрать опытный автомобиль УАЗ-460, английский журнал «Мотор» сразу же заметил, что русские сумели удачно совместить достоинства открытого фаэтона и автомобиля повышенной проходимости.

Немало поработали конструкторы, чтобы найти возможность увеличить дорожный просвет у новых вездеходов, что обеспечивало высокую проходимость на любых дорогах. Сравнительные испытания машин проводились совместно с наиболее известными зарубежными моделями «П-3», «Лендровер», «Остин-джипси». Тщательный анализ итогов испытаний показал несомненно более высокую проходимость и надежность уазовских мостов и автомобиля в целом.

В 1965 году после существенных конструкторских доработок, которые касались в основном кабины, подвески и мостов, были проведены контрольные испытания УАЗ-469, а затем документацию на машину передали в отдел подготовки производства.

Автозаводцы хорошо понимали, какой огромный объем работ

еще предстоит выполнить. Для серийного выпуска автомобилей семейства «УАЗ-452» необходимо было освоить производство новой раздаточной коробки, модернизированных мостов и кузова, более 1 200 новых деталей и узлов, сконструировать и изготовить около 3 тысяч наименований различной оснастки, в том числе около 200 крупных и средних штампов. Все это требовало дальнейшего развития всех видов производства, значительного роста профессионального мастерства и трудовой сознательности автозаводцев.

С огромным напряжением работал в начале 60-х годов прессовый цех, работники которого стремились обеспечить необходимый задел для бесперебойной работы главного конвейера. Со временем люди не считались — работали нередко до двух часов ночи.

В 1963 году была введена в строй вторая очередь траншейных фундаментов в реконструированном прессовом корпусе, и после установки мощных прессов здесь начался монтаж новых линий штамповки. Особенно проявили себя в эти трудные месяцы слесари бригады Алексея Самсонова и монтажники бригады Семена Берхеева.

В рамном цехе, который уже давно числился в отстающих, в это время внедряется новая технология сварки. Механизация этого сложного процесса стала темой дипломной работы выпускника политехнического института, будущего главного технолога завода А. С. Сидякина. Изготовление лонжеронов было впервые поставлено на конвейер, что значительно облегчило труд рабочих и во много раз повысило его производительность. Улучшилось при этом и качество продукции. Правда, поначалу дело не ладилось. Случалось, некоторые рабочие, терявшие в заработке, даже выступали против механизации. Но энергия и настойчивость нового начальника рамного цеха Л. С. Сатлера, активная поддержка секретаря парткома завода Н. М. Блинкова, пример рабочих-коммунистов сделали свое дело. После нескольких партийных собраний и оперативок, в которых принимали участие руководители инженерной службы завода, были выявлены и устранены слабые места в механизации новой линии и организации труда занятых на ней рабочих, и рамный цех начал устойчиво выполнять напряженные задания.

По специально сооруженному подземному туннелю, связавшему прессовый корпус с главным конвейером, рамы бесперебойно шли на сборку. Сначала дело несколько тормозил эмаль-агрегат для окраски рам, имевший слишком низкую пропускную способность, но с помощью бригады опытного слесаря Н. Ф. Алексахина удалось устранить этот недостаток: производительность агрегата резко возросла. Опыт, приобретенный заводскими умельцами в эти трудные дни, пригодился, когда встал вопрос о переходе на окраску машин новыми красками взамен устаревшей нитроэмали.

С 16 ноября 1964 года кузовной цех переходит на окраску кузовов автомобилей ГАЗ-69 синтетическими эмалями с конвейерной системой. Это давало заводу большую экономическую выгоду,

улучшало внешний вид машин, повышало их долговечность, а следовательно, и конкурентоспособность на мировом рынке.

А немногим раньше, в конце июня, в цехе ковкого чугуна, была зажжена первая вагранка. Эта пробная плавка венчала многомесячный труд строителей и монтажников. Большое внимание строительству и пуску цеха, избавляющего завод от постоянного ожидания горьковских отливок и долгой их разгрузки, уделял партком завода. Шефство над стройкой взяли заводские комсомольцы. За ее ходом внимательно следила многотиражная и стенная печать. После окончательной отладки оборудования в сентябре 1964 года первая очередь цеха ковкого чугуна вошла в строй.

После этого появилась возможность продолжить работы по газификации кузнечного цеха. На одном из собраний заводского партактива, проходившем еще зимой 1959 года, общее внимание привлекло выступление начальника кузнечного цеха.

— Вот мы поставили себе на службу атом, спутники запускаем,— горячо говорил К. И. Буслаев,— а десятки рабочих нашего цеха столько лет задыхаются в копоти и мазутном чаду. А ведь на Горьковском автозаводе, я знаю, кузницу давно перевели на газ!

В то время завод не имел средств для коренной модернизации кузницы, но благодаря поддержке обкома партии и руководства совнархоза проектные работы начались.

В 1960 году, когда в Ульяновск стал поступать жидкий газ пропанбутан, возникла идея использовать его для сжигания в печах кузнечного цеха. Опыт эксплуатации экспериментальной газовой установки, спроектированной инженерами-энергетиками А. В. Мачкасовым и А. Н. Кузнецовым, показал ее высокую эффективность и реальную возможность значительно облегчить условия работы в кузнечном цехе.

В сентябре 1962 года монтажники бригад М. И. Феоктистова и В. И. Борисова начали прокладывать в кузнечном корпусе трассы газопровода, а 17 апреля 1963 года была сдана в эксплуатацию первая газовая печь. Впоследствии газификация несколько затянулась, так как большинство монтажников было занято на строительстве цеха ковкого чугуна. Тогда по инициативе нового начальника кузнечного цеха И. Н. Тарасова здесь была создана небольшая группа, в которую входили старший мастер Б. М. Бибкин, бригадир В. А. Белобородов, слесарь Н. А. Кузнецов, сварщик Н. А. Шалаев и другие работники цеха. Они продолжили работы по газификации. В мае 1965 года на газ были переведены уже практически все печи в термическом пролете.

В середине 60-х годов заводу предстояло решить немало серьезных проблем, связанных со строительством и вводом в строй блока литейных цехов и реконструкцией прессово-кузнечного корпуса.

— Если посмотреть на площадку в 200 гектаров, которую занимает завод,— говорил директор УАЗа Тихон Никитович Федю-

шин на XIV заводской партконференции,— то сегодня нет угла, где бы мы ни вели строительство или реконструкцию.

С трибуны конференции прозвучала и серьезная критика в адрес руководства завода и строителей, не уделявших должного внимания жилищно-бытовым вопросам, условиям жизни заводской молодежи.

— Товарищи, ведь стыдно,— горячился секретарь комитета ВЛКСМ УАЗа Александр Марьев,— такой завод, такая громадина — и не имеет благоустроенного общежития. Этот вопрос решается в дирекции, но очень долго, вяло...

Говоря о проблемах, связанных с улучшением быта и отдыха заводчан, о прямой связи полноценного досуга рабочих с их производственными показателями, А. Марьев указал и на необходимость ускорить строительство Дворца культуры, объявленного молодежной стройкой.

Преодолевая трудности, неизбежно связанные с ростом и развитием предприятия, коллектив УАЗа готовился к массовому производству новых машин собственной марки. А между тем тысячами сходившие с конвейера ГАЗ-69 и ГАЗ-69А покоряли дороги страны и уверенно прокладывали путь в другие государства.

Петру Ивановичу Жукову, часто представлявшему завод в зарубежных странах, особенно памятен эпизод, происшедший в далекой Колумбии во время перегона колонны «зеленых козликов» через перевалы Анд. В одном из высокогорных селений к головной машине подошла группа местных водителей, бастовавших в эти дни из-за низкой заработной платы. Они говорили по-испански, но слова «Ульяновск», «Ульянов», «Ленин», «Россия» были понятны без перевода. Один из колумбийцев на ломаном русском языке произнес: «Большая, сильная страна — и такая хорошая, крепкая машина».

Продукция УАЗа экспортировалась в Индонезию, Камбоджу, Мали, Колумбию. Первые партии «козликов» ушли в Канаду и Англию. Но отстаивать право на продажу автомобилей приходилось в необычайно острой конкурентной борьбе с капиталистическими фирмами, те были готовы пойти на все, чтобы не пустить на международный рынок советские вездеходы.

В Мали, например, представители западных фирм и местные реакционные круги подняли шумную пропагандистскую кампанию, утверждая, что ГАЗ-69 не пройдет Сахару за неделю, как «Лендровер». Но машина, которую вел молодой испытатель автозавода Анатолий Курочкин, преодолела путь от Бамако до Гао и обратно почти в два раза быстрее знаменитого английского джипа. Губернатор Бамако, увидев вернувшийся советский экипаж, с иронией осведомился: «Значит, вы решили не рисковать, вернувшись с полдороги?» И был несказанно удивлен, когда Жуков предложил ему связаться по телефону с Гао и убедиться, что советский экипаж ушел оттуда три дня назад.

А порою бывало, что наши люди и машины становились первыми советскими полпредами в далеких странах, дипломатические отношения с которыми устанавливались уже после торговых. Так

случилось, например, в Колумбии, где наши машины и до сих пор пользуются большим спросом.

Ульяновские автозаводцы продолжали напряженно трудиться. К 90-летию со дня рождения В. И. Ленина были спроектированы и частично внедрены в производство новые автоматические линии. Их разработкой занимался созданный в 1959 году сектор механизации и автоматизации технологических процессов, объединивший наиболее одаренных и работоспособных конструкторов.

В заводской быт прочно входила эстетика труда: светлые чистые корпуса, со вкусом подобранная окраска помещений и оборудования, живые цветы в цехах, густая зелень на территории завода — все это стало привычным и обычным для уазовцев.

Предприятие по праву гордилось людьми, чьи имена и дела были известны всей стране. Мастер механического цеха Виктор Леонтьевич Гермогентов был делегатом XX съезда КПСС. Станочницу цеха коробок скоростей Марию Прохоровну Новикову единодушно избрали в 1958 году депутатом Верховного Совета РСФСР. Однако постоянное перевыполнение норм выработки, отличное качество выпускаемой продукции, непрерывное повышение рабочей квалификации были характерны не только для Новиковой и Гермогентова, но и для их товарищей по работе: Рузавина, Червинского, Кривоногова, Дмитриева, Шкунова.

Несколько десятков отличных токарей подготовила неутомимая труженица Мария Ивановна Трубачева, начавшая свой трудовой путь 15-летней девчонкой и первая на заводе удостоенная высокого звания Героя Социалистического Труда.

На выборах в Верховный Совет СССР 18 марта 1962 года автозаводцы дружно отдали голоса за своего кандидата в депутаты строгальщика инструментального цеха Александра Ивановича Парфенова, прошедшего путь от учащегося ПТУ до мастера высокой квалификации.

Более полутора тысяч автозаводцев досрочно выполнили задания семилетки. Среди лучших были ветеран автомобилестроения расточник инструментально-штампового корпуса Л. А. Клюев, фрезеровщик цеха шасси Г. П. Жариков, электросварщик прессового производства А. П. Салмин, резьбонарезчик цеха коробок скоростей М. Я. Жерновский, слесарь главного конвейера А. Д. Ключников.

В связи с предстоящим 100-летием со дня рождения В. И. Ленина планировалось осуществить множество важных и крупномасштабных мероприятий, которые должны были превратить родной город Ильича в крупный промышленный и культурный центр. Только на строительство автозавода предполагалось израсходовать в восьмой пятилетке 56 миллионов рублей — столько же, сколько было освоено за весь предыдущий период.

Бурное строительство развернулось в Засвияжье. В нескольких микрорайонах, составляющих его центральную часть, возводились благоустроенные дома, школы, больницы, детские сады. Только в 1964 году новоселье справили более 500 семей автозаводцев.

На предприятии заметно оживилась спортивно-массовая работа. Но строительство оздоровительного комплекса, включающего бассейн, просторные спортзалы, стадион, многочисленные спортивные площадки, еще только проектировалось. И председатель завкома К. Н. Николаев поначалу удивился, увидев у себя в кабинете группу заводских спортсменов во главе с Дмитрием Добрыниным.

— Надо что-то делать, Константин Николаевич,— с порога начал Дмитрий.— Вы знаете, в каких условиях занимаются ребята, а ведь каждый год мы готовим и разрядников, и мастеров.

— Что же ты предлагаешь? — спросил Николаев, зная почти наверняка, что у горячего поклонника легкой атлетики Добрынина есть какой-то свой план.

— Я предлагаю вот что, и, надеюсь, вы меня поддержите: давайте, пока еще не закончено строительство Дворца культуры, пересмотрим его проект.

— А именно?

— Сделаем пристройку ко второму этажу. И сам Дворец будет выглядеть куда внушительнее, и на образовавшейся площадке смогут работать попеременно несколько секций: борцы, гимнасты, теннисисты...

Завком полностью одобрил эту инициативу. И уже через год в небольшой пристройке, сделанной по документации проектного отдела завода, занимались десятки спортсменов. Но этим дело не ограничилось. Появились малые спортплощадки на заводской территории, а напротив проходной, через дорогу, каждой зимой заливали «коробку», где вела свои баталии заводская хоккейная команда «Торпедо».

Рядом с Дворцом культуры строились широкоэкранный кинотеатр, музыкальная школа на 600 учащихся, крупная библиотека. Рабочие завода и жители Засвияжского района каждый год высаживали на улицах тысячи деревьев, дружно выходили на коммунистические субботники по благоустройству района. Особенно бережно ухаживали они за парком имени семьи Ульяновых, раскинувшимся там же, близ Дворца культуры.

Коллектив автозавода планировал встретить юбилей своего великого земляка новыми производственными достижениями. Одной из главных задач 1965 года была подготовка к выпуску автомобилей УАЗ-452. Предстояло в короткие сроки освоить производственные площади арматурного и ремонтно-механического цехов. Должен был перебазироваться в прессовый корпус цех сборки кузовов, намечались большие работы по механизации и автоматизации производства.

В начале 1965 года с главного конвейера сошел 250-тысячный «зеленый козлик». В репортаже об этом знаменательном событии заводская многотиражка писала:

«Первыми приступают к сборке комсомолец Николай Захаров и его товарищи-рессорщики. Они выполнили свою операцию быстро, с отличным качеством. Их эстафету принимают сборщики всего первого участка, которыми руководит Валерий Поляков...

Автомобиль сходит с конвейера. Но он еще не готов. Зеленый «газик» попадает в руки слесарей А. Круглова, В. Зотова, слесаря-дефектчика Николая Борисова, которые завершают сборку автомобиля и «вдыхают» в него жизнь.

«Газик» трогается с места. Он блестит краской, подмигивает фарами. На автомобиле транспарант: «Получай, Родина, 250-тысячный автомобиль!» Здесь собрались начальники смен В. Плохов, В. Минаев, директор завода Т. Н. Федюшин, начальник цеха Ф. И. Корнев, руководители цехов, отделов и служб, партийных и общественных организаций завода. Все поздравляют друг друга, с улыбкой и теплотой смотрят на новенький автомобиль. А он уже завтра пойдет по дорогам нашей Родины, чтобы быть верным помощником людям» [1].

9 октября 1965 года состоялась XVI заводская партийная конференция, на которой речь шла о достойной встрече XXIII съезда КПСС. Социалистическими обязательствами, принятыми в честь предстоящего партийного форума, предусматривалось начать в конце года серийный выпуск новых автомобилей УАЗ-452А, а к апрелю 1966 года изготовить опытный образец десятиместного пассажирского автобуса УАЗ-452В повышенной проходимости.

Накануне годовщины Великого Октября с ленты главного конвейера начинают сходить десятки, а затем и сотни новых автомобилей. В них были устранены практически все недостатки, присущие УАЗ-450. Новое семейство отличалось более мощным, 70-сильным двигателем, улучшенными эксплуатационными качествами, значительно большей надежностью узлов и агрегатов. За счет увеличения внутренних габаритов, более рационального размещения приборов и органов управления были облегчены условия работы водителя.

УАЗ-452А — детище ульяновских конструкторов Е. Р. Варченко, Л. А. Старцева, М. П. Цыганова и С. М. Тюрина, в которое вложили свой труд сотни инженеров, технологов, мастеров, рабочих,— появился на дорогах страны, достойно представляя марку Ульяновского автозавода.

В эти же годы ульяновцы усиленно занимались и созданием специализированных машин с максимальным использованием узлов серийных автомобилей, что позволило удешевить производство новых моделей, сделать его более простым и технологичным. Так, на базе грузовичка УАЗ-451Д был создан снегоходный автомобиль. Вместо передних колес он имел управляемые лыжи, а задний мост оборудовали резинометаллическими гусеницами. Причем и лыжи, и гусеницы можно было при необходимости заменить обычными колесами. Испытания показали надежность и эффективность использования таких машин в северных районах страны.

На базе серийного «уазика» была создана и другая интересная модель — снегоболотоход с четырьмя гусеничными движителями, тоже неплохо зарекомендовавший себя во время испытаний.

---

[1] За коммунистический труд, 1965, 6 февраля.

Сама возможность создания подобных оригинальных машин лишний раз свидетельствовала об удачных конструкторских решениях, богатых потенциальных возможностях новых семейств ульяновских вездеходов.

ГЛАВА ШЕСТАЯ

Орден Ленина на знамени области

Успехи заводской комсомолии

Высокие награды Родины

Заводу — 25

К юбилею великого земляка

Быть ли УАЗу-469?

На конвейере — новый вездеход

С 29 марта по 8 апреля 1966 года в Москве проходил XXIII съезд Коммунистической партии Советского Союза, который обсудил Отчетный доклад ЦК КПСС и Директивы по пятилетнему плану развития народного хозяйства на 1966—1970 годы. Перед автомобилестроителями страны были поставлены серьезные задачи, предусматривающие, в частности, увеличение выпуска автомобилей повышенной проходимости.

А вскоре после окончания работы партийного съезда, 20 апреля 1966 года, Указом Президиума Верховного Совета СССР за достигнутые успехи в развитии народного хозяйства Ульяновская область была награждена орденом Ленина.

— В эти весенние дни мы, автозаводцы, вместе со всеми ульяновцами переживаем большую радость, которую принесла нам весть об этой высокой награде...— такими словами секретарь парткома завода Н. М. Блинков открыл общезаводской митинг, посвященный знаменательному событию в жизни тружеников родины Ильича.— Столь почетная награда,— продолжал он,— радует нас, наполняет наши сердца гордостью. Но она обязывает работать еще лучше, изо дня в день увеличивая свой трудовой вклад в решение тех великих задач, которые поставил перед народом XXIII съезд КПСС.

11 мая 1966 года в Ульяновске открылся областной слет победителей ударной вахты в честь XXIII съезда КПСС и XV съезда ВЛКСМ. Участники слета, пройдя по центральной площади города с развернутым знаменем областной комсомольской организации, возложили живые цветы к подножию памятника Ильичу.

Об успехах комсомольцев автозавода докладывал слету секретарь лучшей на заводе молодежной организации цеха коробок скоростей Владимир Воронцов.

— У нас нет ни одного рабочего, который бы не выполнял сменных заданий,— сказал он.— Лучшие на заводе показатели у

нас и по сдаче бездефектной продукции. Средняя норма выработки среди молодежи цеха — 120 процентов. За успешное завершение соревнования в честь предстоящего комсомольского съезда нашей организации присуждено первое место и вручено переходящее Красное знамя.

В тот день многие молодые рабочие УАЗа — участники слета были награждены почетными грамотами и ценными подарками: Владимир Молгачев, Александр Софронов и Виктор Никонов из прессового корпуса, слесарь цеха металлопокрытий Александр Степанов, станочницы цеха коробок скоростей Валентина Тучкина, Александра Пахомова, Вера Потехина и др.

Заводская многотиражка писала о конструкторе Владимире Корелове, штамповщице Нине Цимбал, рабочем цеха шасси Николае Лазареве, которые совмещают ударный труд с большой общественной работой и участием в художественной самодеятельности.

Для молодых автозаводцев стало традицией с особым напряжением трудиться в дни и недели, предшествующие знаменательным для страны событиям, и не просто трудиться — а с увлечением, задором, отдавая немало сил и времени общественным делам.

В мае 1966 года в Москве состоялась международная выставка, на которой была представлена сельскохозяйственная техника 20 стран. По решению жюри грузовой автомобиль УАЗ-452Д был удостоен высшей оценки — золотой медали.

1966 год стал знаменательным для многотысячного коллектива УАЗа. 20 августа за досрочное выполнение семилетнего плана, успешное внедрение в производство новой техники и технологии Ульяновский автомобильный завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Участники торжественного митинга, посвященного вручению высокой награды, в своем послании ЦК КПСС, Президиуму Верховного Совета СССР и Совету Министров СССР заверили, что коллектив орденоносного Ульяновского автомобильного завода не пожалеет сил, сделает все для успешного выполнения заданий новой пятилетки.

За многолетний безупречный труд были награждены орденом Ленина наладчик автоматного цеха В. П. Канаев и расточник Л. А. Клюев, орденом Трудового Красного Знамени — бригадир слесарей главного конвейера Г. М. Миронов. А шлифовщику инструментально-штампового корпуса В. А. Салатову, выполнившему семилетний план за 4 года и 3 месяца, было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Орденами и медалями СССР была отмечена большая группа автозаводцев. Высшую награду Родины — орден Ленина — получили директор завода Т. Н. Федюшин, главный механик К. В. Калашников, наладчик кузнечного цеха И. А. Концов, бригадир ремонтной бригады цеха шасси Г. С. Фадеев. Среди 40 с лишним работников завода, награжденных орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета», были те, кто своим неустанным трудом

внес большой вклад в развитие и становление предприятия, разработку и выпуск лучших в стране вездеходов: шофер автоцеха С. Г. Алексеев, шлифовщик инструментально-штампового корпуса Л. И. Игнатьев, заместитель директора завода Е. И. Крюков, главный конструктор П. И. Музюкин, кузнец-штамповщица М. К. Прокофьева, бригадир главного конвейера Г. С. Семин, секретарь парткома Н. М. Блинков, главный технолог С. И. Быстров, электросварщица механического цеха М. И. Горбунова, бригадир слесарей ремонтно-механического цеха П. Ф. Завалов, мастер термического цеха М. В. Зекелин, начальник главного конвейера Ф. И. Корнев, начальник механомонтажного цеха Д. Т. Пушкарев, начальник прессового корпуса А. С. Сидякин и многие другие. Десятки инженеров, мастеров, бригадиров и рабочих были награждены медалями «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие».

В конце 1966 года завод отметил свое 25-летие.

Нелегкий, но славный путь прошел Ульяновский автозавод за четверть века. В канун юбилея заводская газета поместила воспоминания работницы инструментального цеха, а в годы войны — комсомольского секретаря первой фронтовой бригады Веры Михайловны Марковой. Она писала:

«Наш бригадир Маруся Клочкова никогда не унывала. Она старалась подбодрить и нас. Вот как сейчас помню, помогает ли она кому или станок налаживает — поет...

— Какая радость у тебя, Маруся? — спрашивают ее работницы постарше.

— Да просто с песней легче работать,— отвечает она.

Да, так легче было справляться с трудностями. А их у нас, молодых девчонок, было немало. Хотелось спать, хоть чего-нибудь поесть, дрожали руки и ноги от усталости. Порой хотелось все бросить и лечь просто на пол, лишь бы немного отдохнуть. Но мы подавляли в себе это желание и, какими бы ни были уставшими или голодными, чувствовали за собой большую ответственность. Там на фронте нашим было куда труднее, так нужно было всеми силами помогать им, чтобы скорее разгромить ненавистного врага» [1].

А в красочном номере заводской многотиражки, целиком посвященной юбилею родного завода, были напечатаны стихи молодого токаря Александра Колесова:

Тебе сегодня —
двадцать пять.
И четверть века ты в дороге.
Но как сложить,
как сосчитать
Твои волненья и тревоги?
Ты родился в огне войны,
Когда земля от ран стонала.

[1] За коммунистический труд, 1966, 23 ноября.

Твоя судьба в тылу вставала
Среди тревожной тишины...[1]

В январе 1967 года Министерство автомобильной промышленности СССР и Госплан СССР утвердили проектное задание по реконструкции и расширению завода. Этим заданием предусматривалось увеличить выпуск автомобилей в 3,5 раза, приступить к производству новых моделей.

Ускорение темпов реконструкции, рост производства и активизация социалистического соревнования были в значительной степени связаны с назначением нового директора завода Ивана Дмитриевича Маслова. В начале 1966 года ему едва перевалило за сорок, но позади был большой и нелегкий путь от рабочего-токаря до секретаря Ульяновского райкома партии.

Несомненные успехи, которых достиг к этому времени завод, давались порою с очень большим напряжением, и от нового директора ожидали твердых и последовательных решений, направленных на рост производства и повышение качества продукции, ускорение строительства производственных мощностей и жилья, выпуск новых машин и закрепление квалифицированных кадров.

Первый шаг, предпринятый И. Д. Масловым, некоторых озадачил. Он поехал на ЗИЛ, где долго разговаривал с тогдашним директором Московского автозавода П. Д. Бородиным. Тот, с гордостью показывая свое огромное современное предприятие, щедро делился бесценным опытом, посвящая ульяновского коллегу во все тонкости автомобилестроения, предостерегая от возможных ошибок.

Вернувшись домой, Маслов энергично взялся за решение насущных задач, но не забывал и о перспективах.

В статье под названием «Пусть он идет на зеленый», напечатанной в «Известиях» весной 1967 года, журналист Елена Черных, размышляя об увиденном на УАЗе, связывала с работой нового директора и его многочисленных помощников те добрые изменения, которые уже начались и, несомненно, еще появятся на заводе:

«Иду по УАЗу рядом с новым директором. Он погружен в думы... Верно, кузницу свою сравнивает с той, что видел на ЗИЛе. Должно, безошибочно примечает изъяны цехов прессового и шасси. Сопоставления, контроль... Конечно, и в отношениях с людьми он будет строго проверять себя; станет суровую требовательность сочетать с теплым участием, как те, кто преуспел в руководстве заводом. Не позволит крохоборством обидеть мастера. Не допустит того, чтоб литейщик уходил домой в спецовке. И отдел кадров постарается превратить из «бюро найма», как здесь его с обидой называли на партийной конференции, в творческий институт по отбору и воспитанию людей»[2].

---

[1] За коммунистический труд, 1966, 26 ноября.
[2] Известия, 1967, 28 марта.

О трудностях, которые испытывал завод, немало говорилось на собрании партийно-хозяйственного актива предприятия в апреле 1967 года. В целом коллектив успешно выполнял повышенные обязательства, принятые к 50-летию Советской власти. Но работа часто бывала неритмичной—сказывалось отсутствие необходимых деталей и узлов, получаемых по кооперации, неудовлетворительная работа ряда цехов.

— В первом квартале,— взволнованно говорил на собрании бригадир слесарей главного конвейера В. Аношин,—конвейер, по нашим подсчетам, простоял 87 часов. Чтобы как-то компенсировать эти простои, мы вынуждены были несколько дней работать сверхурочно. Вот к чему ведут внутрисменные потери.

Немало было сказано на том же собрании о необходимости повышения качества продукции, усиления борьбы с браком, неорганизованностью и недисциплинированностью многих мастеров и рабочих. Говорили и о том, что нужно ускорить темпы реконструкции прессово-кузовного корпуса, чтобы дать возможность цеху сборки кузовов перейти на новые площади.

Проблемы качества продукции были в центре внимания и собрания мастеров завода, которое состоялось в июне 1967 года. На нем говорилось, что почти каждая сотая машина выходит с недопустимым изъяном. Вопросы, связанные с повышением качества автомобилей, нужно было решать быстро и эффективно. Это стало одной из главных задач партийной организации завода.

Коллектив УАЗа, продолжая социалистическое соревнование, начатое в честь 50-летия Советской власти, объявил 1968, 1969 и 1970 годы Ленинской юбилейной вахтой. В начале 1968 года коммунисты одного из участков механического цеха № 5 предложили учредить заводской Знак качества и обратились ко всем рабочим завода с призывом бороться за присвоение этого знака выпускаемым деталям и узлам.

Отлично справлялись с повышенными обязательствами ударники коммунистического труда расточник цеха № 27 Н. М. Софронычев, штамповщица арматурного цеха К. И. Иванова, шлифовщик инструментально-штампового корпуса Н. М. Гуреев, электросварщик прессового корпуса Н. А. Лупов, опережавшие свои личные задания на полтора-два года.

А заводская молодежь готовилась встретить еще одну знаменательную дату — 50-летие Ленинского комсомола. Более 2 тысяч юношей и девушек взяли индивидуальные обязательства достичь к 22 апреля 1969 года пятилетней нормы выработки. Более 300 комсомольцев летом 1968 года работали в счет последних месяцев пятилетки. К этому времени заводская молодежь уже отработала 50 тысяч человеко-часов на строительстве Ленинского мемориального центра, объявленного Всесоюзной ударной комсомольской стройкой.

К концу 1969 года на предприятии насчитывалось 5280 ударников коммунистического труда, примерно 900 из них были коммунистами. Имена лучших людей завода были названы с трибу-

ны XVIII заводской партконференции. Среди них был токарь ремонтно-механического цеха коммунист В. Н. Ершов, работавший уже в счет мая 1971 года и обучивший своей профессии пять молодых рабочих. С большим опережением плана работала и бригада коммунистического труда механомонтажного цеха, возглавляемая И. П. Гришиным. Ее члены активно участвовали в общественной жизни, обучали профессии молодежь.

По мере приближения к Ленинскому юбилею все ярче разгорался на заводе огонь социалистического соревнования. Особенно велик был его накал во время 100-дневной трудовой вахты, предшествовавшей знаменательной дате. В цехах были заведены специальные дневники, на страницах которых находил отражение трудовой подъем, с которым автозаводцы готовились к юбилею вождя. Вот некоторые характерные записи:

«На 25-й день вахты отличилась смена мастера И. В. Романова из цеха шасси. Она изготовила 100 ступиц при плане 60. Хорошо поработала и бригада энергетиков, руководимая Н. В. Бурениным. Смена мастера К. Г. Лисовцева изготовила 1 130 поворотных кулаков при задании 1 030».

«На 29-й день служба энергетика, руководимая бригадиром А. Ф. Неборочко, добилась бесперебойной работы оборудования при перемонтаже станков».

«В конце первого месяца ударной вахты на 180 процентов выполняет сменное задание бригада М. Я. Жигунова из кузнечного цеха».

«В два раза перекрыли норму станочницы цеха коробок скоростей А. Н. Шакурова и Р. И. Луденкова».

«С большим подъемом трудятся в эти дни слесари-сборщики смен И. М. Титова и Н. П. Малышева на главном конвейере, собирая по 15—20 сверхплановых автомобилей»...

В феврале 1970 года состоялось очередное собрание партийно-хозяйственного актива автозавода. С докладом «Об итогах 1969 года, задачах коллектива по успешному завершению Ленинской юбилейной трудовой вахты и досрочному выполнению пятилетнего плана» выступил И. Д. Маслов. Наряду с успехами и достижениями в работе коллектива он отметил серьезные недостатки, например, снижение ритмичности, указал на неиспользованные резервы и возможности.

Говоря о недостатках, сдерживающих работу главного конвейера, участники собрания обратили внимание на отсутствие нужного задела деталей в заготовительных цехах, называли конкретных виновников участившихся перебоев.

— Мы, монтажники, участвовали в большом количестве строительно-монтажных работ,— горячо говорил с трибуны Д. Т. Пушкарев.— Трудно работали в прошлом году, и плохо обеспечены эти же работы на 1970 год. В чем же причина? Программа у нас большая, а материалов не хватает. Давайте будем экономить. Давайте покончим с практикой сверхурочных работ!

Серьезный разговор о дисциплине, борьбе с браком и штурмовщиной дал результаты. Уже через месяц в честь шассистов

и тружеников рамного цеха, вышедших в передовики соревнования, был поднят на заводской площади красный флаг и зажжена звезда трудовой славы. Работники рамного цеха значительно перевыполнили план за март. Добрые вести поступали из литейного, автоматного, кузнечного, пятого механического и других цехов.

Партийный комитет завода каждую неделю тщательно анализировал ход юбилейного соревнования, обобщал итоги работы цехов, участков и бригад. Цеховые партийные бюро и цехкомы профсоюза регулярно заслушивали на своих заседаниях отчеты руководителей и строго спрашивали за невыполнение планов и ошибки в воспитательной работе.

Особой честью для автозаводцев было вступление накануне юбилея вождя в ряды ленинской партии. В дни ударной трудовой вахты секретарь парткома завода А. М. Марьев вручил кандидатские карточки и партийные билеты слесарю ремонтно-механического цеха Ю. Белянину, токарю цеха коробок скоростей Е. Капустину, инженеру В. Карькову, слесарям А. Салюкову и Н. Филатову, технологу Г. Слепокурову и многим другим передовикам производства.

9 апреля 1970 года за успехи в социалистическом соревновании в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина коллектив завода был награжден Ленинской юбилейной почетной грамотой ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. В этот же день автозаводцы узнали еще одну радостную весть — заводу присвоено имя Владимира Ильича Ленина.

— Сегодня у нас двойной праздник,— сказал на торжественном митинге во Дворце культуры автозавода И. Д. Маслов.— Нам вручена юбилейная грамота, и отныне завод будет носить имя Ильича. Это для нас большая радость. В то же время награда Родины налагает на нас огромную ответственность. Отныне автозаводцы должны трудиться еще лучше, чтобы оправдать высокое звание.

За хорошие производственные показатели и успешное выполнение социалистических обязательств, принятых в честь Ленинского юбилея, Министерство автомобильной промышленности наградило значком «Отличник социалистического соревнования» около 100 инженеров, конструкторов, технологов, бригадиров, мастеров, рабочих. Почетной лентой ЦК ВЛКСМ была награждена комсомольская организация завода, которую возглавлял Анатолий Пресняков.

В конце 60-х — начале 70-х годов на заводе велась подготовка к освоению выпуска нового легкового автомобиля УАЗ-469, призванного постепенно сменить на дорогах страны сотни тысяч «зеленых козликов». Однако предприятию еще не хватало производственных площадей и мощностей для выпуска необходимого количества деталей и узлов нового автомобиля. Возникали трудности и с передачей производства запасных частей для «газиков» на другие предприятия. Поэтому было принято решение о скорейшей модернизации автомобилей ГАЗ-69 и ГАЗ-69А. На машины ре-

шили ставить ведущие мосты, унифицированные с мостами УАЗ-452. Был внесен ряд изменений в конструкцию шасси и кузова. Производство этих автомобилей было освоено в 1970 году. Ведущие мосты от УАЗ-452 заводские конструкторы сочли целесообразным использовать и для проходящего испытания нового автомобиля УАЗ-469.

Но понятное желание конструкторов и технологов скорее увидеть свое детище на потоке сдерживалось отсутствием необходимых средств на строительство и техническое перевооружение цехов. Минавтопром неохотно шел на выделение дополнительных фондов. Лишь в марте 1971 года министр согласился посмотреть новые машины, и в Москву выехали три вездехода УАЗ-469. Правда, один из них, выкрашенный в ярко-красный цвет, в последний момент решили министру не показывать и в срочном порядке обменяли на такую же машину, но цвета «белой ночи», выставленную в то время на ВДНХ. Вот на этом вездеходе главный конструктор УАЗа Петр Иванович Жуков и прокатил министра автомобильной промышленности СССР по улицам столицы, а устроившийся на заднем сиденье начальник сектора подготовки производства давал министру необходимые пояснения. Машина понравилась, и после короткого совещания в министерстве было дано «добро» на выделение необходимых средств и массовое производство нового ульяновского вездехода.

2 ноября главным в повестке дня заседания техсовета завода был вопрос «О безостановочном переводе производства с автомобилей ГАЗ-69 и ГАЗ-69А на автомобили УАЗ-469 и УАЗ-469Б». Основной доклад делал главный технолог завода А. С. Сидякин.

Строки из протокола этого памятного заседания позволяют представить, какие проблемы тревожили в то время руководителей завода и его подразделений.

«Ф. И. Корнев, начальник главного конвейера: Мы собрали опытные автомобили УАЗ-469, но сборки по предусмотренной технологии не получилось. Немало претензий у нас есть к конструкторам, да и на самом конвейере нужны еще большие переделки...

С. И. Быстров, заместитель главного инженера: Во втором механосборочном корпусе смонтированы еще не все линии и комплексы. Да и в других основных цехах предстоит проделать немалую работу. Нам нужен четкий график, определяющий подготовку и ввод новых участков...

Ю. К. Скорняков, начальник инструментально-штампового корпуса: Нужно гораздо интенсивней развивать инструментальное производство, а для этого нам требуется еще 400—500 рабочих, чтобы организовать полную вторую смену...

В. Н. Школьников, заместитель директора по кадрам: В связи с выпуском нового автомобиля на завод нужно принять около двух тысяч человек. Это возлагает на нас большую ответственность за их правильное распределение и обучение. Необходимо ускорить и строительство общежитий».

За скорейший переход на производство нового автомобиля высказались на техсовете главный инженер завода А. В. Болотов

и секретарь парткома А. М. Марьев. Не было серьезных возражений и у директора, но он напомнил о необходимости скорее передать производство деталей ГАЗ-69 на другие предприятия и готовиться к бесперебойной и ритмичной работе с 1972 года.

Коллективу завода предстояло в считанные месяцы выполнить огромный объем работ: полностью обеспечить площадями ряд механических цехов, смонтировать автоматические линии по обработке деталей шасси и новое прессовое оборудование. Нужно было в сжатые сроки закончить разработку графиков запуска деталей для создания необходимых для начала заделов и определить объемы работ по изготовлению нестандартного оборудования, требующегося для производства УАЗ-469.

В последние дни 1971 года, вскоре после того, как завод отметил свое 30-летие, с главного конвейера сошла наладочная партия автомобилей УАЗ-469. Право на первую сборку было предоставлено смене мастера Ю. С. Федосьина. Под аплодисменты сотен людей первую собранную машину вывел из цеха опытный слесарь-дефектчик Н. Н. Дубинский.

На другой день было собрано еще несколько вездеходов, а в конце рабочей смены секретарь парткома открыл на главном конвейере торжественный митинг, посвященный знаменательному событию в жизни завода.

— Я работаю на конвейере 18 лет,— говорил с трибуны слесарь-сборщик В. В. Косихин.— Все эти годы вместе с товарищами мы собирали ГАЗ-69, делая все от нас зависящее, чтобы ульяновские вездеходы ни в чем не уступали зарубежным... Мы уверены, что УАЗ-469, как и его предшественник, получит высокую оценку в народном хозяйстве и будет изготавливаться нами на уровне мировых стандартов.

Весной 1972 года, вскоре после образования производственного объединения «АвтоУАЗ» (с передачей в подчинение УАЗа ульяновского завода «Автозапчасть»), вездеходы новой модели успешно прошли государственные испытания. Для сравнения в них приняли участие зарубежные аналоги, в том числе английские и итальянские джипы. Результаты испытаний убедительно показали, что новые советские автомобили находятся на достаточно высоком техническом уровне.

В конце июня партком завода рассмотрел на очередном заседании ход подготовки к производству УАЗ-469, сосредоточив главное внимание на недостатках и еще не решенных вопросах. Инструментальщикам в ближайшие месяцы предстояло освоить новые виды оснастки (около 500 наименований), коллективам механомонтажного, ремонтного и ряда других цехов нужно было перемонтировать примерно 800 единиц оборудования. В июле должен был войти в строй второй главный сборочный конвейер и лонжеронный корпус.

В статье под броской рубрикой «УАЗ-469 — на поток!» «Ульяновская правда» 6 сентября 1972 года писала: «Готовясь к безостановочному переходу на выпуск новой машины, труженики автозавода (да будет позволено такое сравнение) в сущности на

ходу меняют рельсы. Это большая техническая и организационная перестройка производственного организма, затрагивающая все подразделения, идущая и вглубь, и вширь».

В начале девятой пятилетки планировалось резко увеличить мощности УАЗа по производству грузовых автомобилей, но быстрый прирост производственных площадей не мог быть использован в полной мере. Узким местом в технологическом потоке снова стал главный сборочный конвейер, имеющий всего одну нитку. На нем в начале 70-х годов ухитрялись собирать и ГАЗ-69, и наладочные партии новых грузопассажирских вездеходов, и все модификации семейства «УАЗ-452». Поэтому руководство завода и инженерные службы начали искать дополнительные площади, которые позволили бы намного увеличить выпуск машин.

Было принято решение своими силами расширить площадь сборочных цехов на 2,5 тысячи квадратных метров за счет пристройки с южной стороны главного конвейера. Это позволило бы смонтировать отдельный конвейер сборки грузовых автомобилей УАЗ, фургонов и автобусов.

И снова, как и десять лет назад, в период проектирования и монтажа первой нитки главного конвейера, наступила пора сложнейших инженерных расчетов и смелых технических решений. Большинство проектов было выполнено опытными работниками конструкторско-проектного отдела, которым руководил А. С. Флянц. Многие специалисты — А. А. Улисов, М. Д. Финогеев, Э. Г. Степанов, В. И. Леонов, В. И. Мязин, А. С. Старостина, Г. П. Беглов, Р. А. Евсевьев, А. С. Ильинский, Н. М. Абрашкин, Н. В. Дерунова и другие — уже имели достаточный опыт проектирования подобных сооружений, но особенности привязки южной пристройки к уже действующему конвейеру требовали новых, оригинальных технических решений.

Успешное воплощение этих решений в жизнь зависело от строителей и монтажников, которым предстояло выполнить огромный объем работ: снять кровлю, вырезать старые конструкции, смонтировать новые трассы почти 200-метрового конвейера, нарастить и закрыть стены южной пристройки.

Геннадий Петрович Беглов, бывший в то время руководителем группы толкающих конвейеров и наделенный парткомом особыми полномочиями, вспоминает:

— В эти нелегкие для завода летние дни на главном конвейере как бы наглядно столкнулись старая и новая технологии. На первой, действующей нитке шла механизированная сборка легковых автомобилей. А на участке нового конвейера, входящего в строй частями, собранные кузова машин УАЗ-452 приходилось подавать вручную, с огромным напряжением физических сил множества рабочих. Еще не были смонтированы висячие склады второй нитки, что лихорадило участки окраски кузовов, работающие по жесткому технологическому циклу. И только после пуска всех механизмов южной пристройки мы почувствовали огромное облегчение — конвейер заработал, как часы.

Да, после многомесячной подготовки работы были завершены буквально в несколько дней, а точнее, в течение первых четырех суток августа 1972 года. Трудно сказать, когда ухитрялись отдыхать слесари из бригад Г. П. Бабича, Н. И. Шуватова, М. В. Воронина, М. В. Карпова, мастера И. Т. Яковлев, А. А. Ефремов, А. И. Овчинников. А с красочных «молний», что по утрам появлялись в цехе, не сходили имена электросварщика И. М. Гафитуллина и газорезчика Н. Я. Кириллова.

Руководили соединением всех звеньев стройки и монтажа в единую технологическую цепочку сутками не уходившие с завода заместитель главного инженера С. И. Быстров, заместитель начальника механомонтажного цеха П. Ф. Пшеничкин, специалисты по сборке кузовов и грузовых автомобилей Р. Н. Фролов, В. Д. Половинкин, А. Н. Амплитов.

Возведение южной пристройки и пуск второй нитки главного конвейера стали огромной трудовой победой автозаводцев, позволившей выполнить главную задачу девятой пятилетки. Уже за несколько месяцев производство грузовых автомобилей увеличилось более чем в полтора раза, значительно выросла производительность труда.

В эти месяцы отдел кадров завода вел дополнительный набор людей, ускоренными темпами шло строительство жилых домов и общежитий для автозаводцев, было организовано профессиональное обучение новых рабочих. По призыву группы ветеранов и передовиков производства наиболее ответственные участки возглавили коммунисты. Эта инициатива была одобрена обкомом партии, обязавшим руководство, партийную, профсоюзную и комсомольскую организации завода принять все меры, чтобы поставить новые автомобили на поток.

Еженедельно на самых ответственных участках проводились выездные заседания парткома. Принятые решения широко освещались заводской газетой, многочисленными «листками» и «молниями», специальными оперативными выпусками стенной печати. В начале ноября в очередном рейдовом материале «Ульяновской правды», внимательно следившей за событиями на автозаводе, рассказывалось о напряженной обстановке на главном конвейере, где параллельно с освоением нового автомобиля шел безостановочный выпуск машин старой модели. Газета приводила слова бригадира Николая Крутова, которому накануне было присвоено звание «Лучший слесарь-сборщик автозавода»: «Недавно наша бригада принимала участие в сборке промышленной партии новых автомобилей. Естественно, не обошлось без трудностей. Чтобы преодолеть их, мы оставались после каждой смены, еще и еще раз обдумывали те моменты в ходе сборки, где чаще всего случаются заминки. И это очень помогло. Если первые автомобили шли туговато, то последующие мы уже собирали без задержек. Сейчас я могу твердо сказать, что когда новая машина будет поставлена на поток, мы не подкачаем» [1].

---

[1] Ульяновская правда, 1972, 2 ноября.

И вот настал долгожданный день. Он пришелся на четырнадцатую неделю трудовой ударной вахты, посвященной 50-летию образования СССР.

Первый новый автомобиль на потоке! Ловко и быстро хлопочут у ленты сборщики из бригады Вячеслава Александрова — Валентин Исаев, Александр Елаев, Юрий Сержантов с товарищами. На втором участке эстафету принимает бригада Валентина Кондратьева. И вот плавно сходит с ленты новая машина, почти не напоминающая внешне своего предшественника,— более мощная, просторная, с динамичными обводами современного джипа. А у ветрового стекла прикреплена поблескивающая табличка: «С этого автомобиля начат массовый выпуск УАЗ-469 на Ульяновском ордена Трудового Красного Знамени автозаводе имени В. И. Ленина».

15 декабря 1972 года на главном конвейере состоялся общезаводской митинг.

«Символично, что они стояли рядом,— писала заводская газета,— последний выпущенный заводом трудяга-«газик» и новый УАЗ-469, созданный умом и руками наших конструкторов и рабочих... Открываются массивные двери главного конвейера, и под звуки оркестра со сборочной линии один за другим сходят готовые УАЗ-469.

До свидания, «газик».

Счастливого пути, новый вездеход!» [1]

ГЛАВА СЕДЬМАЯ

Проблемы второго прессово-кузовного

«Ни одного отстающего рядом»

Есть миллионный автомобиль!

К 30-летию Великой Победы

За технический прогресс

Передовики ударной вахты

Социалистическими обязательствами коллектива ульяновского производственного объединения «АвтоУАЗ» на 1973 год предусматривалось досрочно выполнить план трех лет пятилетки и выпустить более чем на 6 миллионов рублей сверхплановой продукции. Суточный выпуск автомобилей УАЗ-469 должен был увеличиться более чем в два раза уже в первом квартале.

И хотя в соревновании, посвященном 50-летию образования СССР, чаще других шел впереди коллектив главного конвейера, этот крупнейший цех лихорадило все больше, главным образом по вине прессово-кузовного цеха № 2. В декабре 1972 года он недо-

[1] За коммунистический труд, 1972, 20 декабря.

дал 200 кузовов, значительно отставал и в конце зимы, когда ежедневно должен был нарастать выпуск новых вездеходов.

Нельзя сказать, что руководство предприятия уделяло мало внимания этому цеху. Только за последние два года в нем сменилось семь начальников цеха. Восьмым стал Лев Самуилович Сатлер. Какие же проблемы предстояло решить ему вместе с секретарем партбюро Александром Никаноровичем Анкудимовым и цеховым активом?

Кроме совершенствования технологии и улучшения качества сварки, штамповки и других производственных процессов, необходимо было в кратчайшие сроки добиться сплочения коллектива, который за считанные недели вырос в несколько раз. В конце 1973 года в цехе трудилось более тысячи человек. Большинство их пришло из других цехов, даже с других предприятий. Людям, естественно, нужно было сработаться, сдружиться, понять стоящие перед ними задачи, по-настоящему овладеть профессией.

В цехе в то время почти не было бытовок, не было даже своего красного уголка. Его удалось потом организовать в другом здании не без вмешательства парткома завода. Цеховые собрания проводили на стыке смен, чтобы люди быстрее узнали друг друга и могли бы обсудить все тревожащие их вопросы. Постепенно положение улучшалось. Пошли дела на лад в бригаде Петра Замараева, стабилизировалась работа на крупном участке сварки и сборки кузовов, которым руководил Владимир Петрович Фролов. Люди поверили в свои силы, и коллектив второго прессово-кузовного, дружно трудившийся и в будни, и в дни нередко проводившихся тогда коммунистических субботников, все чаще приводили в пример другим цехам. А те, кто не жалели своего опыта и энергии для налаживания бесперебойного ритма работ — А. И. Кочетков, А. П. Гурьянов, Е. В. Павлов, П. И. Слюняев, В. М. Янин,— уже через несколько лет стали руководителями крупных цехов и производств.

Вскоре после начала массового выпуска автомобилей УАЗ-469 во всех подразделениях завода нашел горячую поддержку почин ГАЗа и других передовых предприятий страны «Ни одного отстающего рядом». На УАЗе первой выступила с ним накануне XXIV съезда КПСС штамповщица первого прессово-кузовного цеха В. Ф. Бережная.

«— В любом цехе есть отличные работники,— рассказывал председатель цехкома А. П. Туркин корреспонденту «Известий».— А нередко рядом работает человек средне. И не потому, что ленится или равнодушен к делу,— просто не имеет навыка, соответствующего опыта, не владеет в полной мере секретами рабочего мастерства. В этом случае помощь передовиков отстающим, шефство опытных мастеров над молодежью, постоянная взаимная учеба — значительный резерв роста производительности труда...

— Я начала с того, что решила помочь молодым штамповщицам Р. Арбусовой и Г. Лебедевой,— продолжила разговор сама В. Бережная,— научиться работать лучше, эффективнее... Показала, что и как, объяснила, как удобнее расположить заготовки, на

что в первую очередь обратить внимание во время работы. И дело пошло. Задание прошлого года выполнили за одиннадцать месяцев, а я еще пятерых взяла под свою опеку»[1].

В принятом вскоре постановлении Ульяновского обкома партии, одобрившего почин автозаводцев, была подчеркнута своевременность и важность инициативы передовой работницы.

21 апреля 1973 года, в день коммунистического субботника, когда автозаводцы изготовили продукции на сотни тысяч рублей, на площади у проходной завода был открыт памятник В. И. Ленину. Почетное право открыть памятник было предоставлено Герою Социалистического Труда Виктору Арсентьевичу Салатову и депутату Верховного Совета СССР Владимиру Ивановичу Каткову.

— Открытие памятника Владимиру Ильичу Ленину,— сказал ветеран завода Л. А. Клюев,— для нас не просто торжественный ритуал, не только дань уважения к памяти вождя. Это прежде всего выражение тех глубинных и животворных связей, которые есть и всегда будут существовать между Лениным и все новыми поколениями.

Весной 1973 года крупнейшие автозаводы страны боролись за присвоение государственного Знака качества своим изделиям. Для УАЗа это движение было напрямую связано с дальнейшей механизацией и автоматизацией производства, повышением качества работ на всех этапах технологического цикла.

Уже в первом полугодии в цехах завода было внедрено более 100 различных новшеств, общий экономический эффект от которых составил более 800 тысяч рублей. Новые автоматические линии были пущены в цехе коробок скоростей, втором механосборочном корпусе. Проводились пусконаладочные работы на других подготавливавшихся к сдаче в эксплуатацию линиях, каждая из которых должна была дать более 80 тысяч рублей условной экономии. Ширилось и движение последователей В. Ф. Бережной. В июле 1973 года уже 1 200 квалифицированных рабочих шефствовали над малоопытными новичками. И все же прогрессивные технологические процессы внедрялись недостаточно быстро.

25 июля на собрании партийно-хозяйственного актива завода обсуждались мероприятия по улучшению качества выпускаемых автомобилей.

— Число рекламаций, присланных потребителями за последние пять лет,— говорил на собрании главный инженер завода А. В. Болотов,— снизилось с 1,44 до 0,85 процента. За этим стоит многое: и внутризаводская аттестация деталей и узлов, и работа со смежными предприятиями по улучшению качества комплектующих изделий, и внедрение новых технологических процессов. Однако в работе по повышению технического уровня, качества, надежности и долговечности автомобилей по опыту ярославского производственного объединения «Автодизель» и Кременчугского автомобильного завода имени 50-летия Советской Украины имеются серьезные недостатки. Мало еще выпущенных автомобилей находится

---

[1] Известия, 1973, 15 января.

у нас под наблюдением, нет научного подхода к данным, полученным с опорных пунктов и базовых автохозяйств. Не уделяется должного внимания конструкторско-технологическим мероприятиям по увеличению срока службы отдельных деталей и узлов.

Но преодолевая трудности роста, завод неуклонно развивал материально-техническую базу для дальнейшего увеличения производства вездеходов, которых стране требовалось все больше и больше. Одной из крупнейших новостроек предприятия стал в то время прессово-кузовной корпус № 2. Все явственнее обозначались контуры второго кузнечного корпуса. На месте недавних котлованов вырастал фундамент нового механосборочного корпуса. Конструкторы, инженеры и строители готовили к вводу в строй новые производственные площади кузовных цехов, чтобы обеспечить ритмичную работу второй нитки главного конвейера.

1974 год был объявлен в социалистических обязательствах коллектива годом ударного труда под девизом «Дать продукции больше, лучшего качества, с меньшими затратами». Планировалось внедрение комплексной механизации тяжелых и трудоемких процессов, и в первую очередь транспортно-складских работ, широкое использование новых инженерно-технических решений, высокопроизводительного оборудования и автоматических линий, механизированных складов, современной транспортной технологии.

Специальными пунктами обязательств предусматривалась сдача в эксплуатацию двух многоквартирных домов и продолжение работ по расширению спортивно-оздоровительной базы, включая строительство плавательного бассейна, спортивных площадок и профилактория с лечебным корпусом.

На втором слете ударников коммунистического труда в числе лучших были названы бригады и участки, возглавляемые Л. И. Игнатьевым, В. К. Шалаевым, В. Г. Егоровым. В обращении участников слета к рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим производственного объединения говорилось: «Мы обращаемся к вам, работники технической мысли. Необходимо, чтобы каждый из вас свой ум, опыт и знания направил на внедрение и разработку новых технологических процессов, на ликвидацию ручного труда, автоматизацию и механизацию производственных процессов, внедрение передовых достижений науки и техники. Ваша творческая инициатива, постоянный поиск нового, передового, должны быть программой всей нашей деятельности».

Обращение это было адресовано и заводским конструкторам. Уже в процессе подготовки и в начале массового выпуска УАЗ-469 и нового автомобиля УАЗ-469Б были видны пути их дальнейшего совершенствования: улучшение оборудования автомобилей, повышение их безопасности, снижение токсичности отработанных газов. Это диктовалось новыми требованиями, закрепленными впоследствии правилами ЕЭК ООН, государственными и отраслевыми стандартами.

Нужно сказать, что вопросы модернизации автомобилей вызывали бурные споры. Часть заводских конструкторов считала дальнейшую модернизацию старых моделей нецелесообразной и рато-

вала за создание совершенно новых автомобилей, отвечающих современным требованиям. Однако Минавтопром СССР, учитывая возможности завода, принимает решение — ускорить работы по модернизации автомобилей УАЗ-469 и УАЗ-452, а также дальнейшему увеличению грузоподъемности и надежности машин УАЗ-451 с одним ведущим мостом, в конструкции которых выявились к тому времени существенные недостатки, осложняющие их эксплуатацию.

Новые ульяновские вездеходы все увереннее заявляли о себе в народном хозяйстве, в различных его отраслях.

Еще в конце марта 1973 года спецкор «Комсомольской правды» В. Запорожченко цитировал в статье «Покоритель всех дорог» текст плаката, висевшего над пролетом главного конвейера: «Выпуск автомобилей УАЗ-469 экономит народному хозяйству 4,8 миллиона рублей в год».

«Вернувшись из Ульяновска,— писал далее журналист,— на улицах разных городов я ищу теперь глазами ульяновский вездеход. Вижу старый ГАЗ-69 в стеганом «наморднике» на капоте. Говорю ему мысленно: прощай, «козлик», ты славно послужил всем нам! Встречаю новый — УАЗ-469 с широким, устремленным вперед капотом. Он уже не кажется мне «неродным». Он внушает уверенность. «В добрый путь, маленький богатырь!» — говорю я ему» [1].

К февралю 1974 года общее количество выпущенных заводом машин приближалось уже к миллиону. Этот миллионный автомобиль сошел с конвейера 18 февраля. На торжественном митинге, который состоялся в этот день на празднично украшенной площади у Дворца культуры, ветеран завода Леонид Александрович Клюев, с волнением окидывая взглядом колонну машин по главе с «юбиляром», говорил:

— Мне особенно дорог миллионный автомобиль, ведь завод родился и вырос на моих глазах. Не щадя сил, честно и добросовестно выполняли свой долг перед Родиной наши рабочие в годы Великой Отечественной войны. Сейчас старая гвардия передает свою эстафету молодежи. Завод наращивает темпы, и не за горами, хочется верить, время, когда мы выпустим двухмиллионный автомобиль. Более того — наша с вами задача приблизить это.

В марте 1974 года большая группа работников объединения была награждена правительственными наградами. Орден Ленина получили кузнец кузнечного цеха В. П. Айдаркин и зубошлифовщик инструментально-штампового корпуса А. М. Шорохов. Наладчик цеха шасси А. Я. Гаврилов стал кавалером ордена Октябрьской Революции. Орденами Трудового Красного Знамени и «Знак Почета» были награждены более 70 работников УАЗа и завода «Автозапчасть», многие десятки автомобилестроителей получили медали «За трудовую доблесть» и «Трудовое отличие», сотни передовиков награждены Почетными грамотами, ценными подарками и т. п.

---

[1] Комсомольская правда, 1973, 31 марта.

Трудовой энтузиазм автозаводцев, постоянный рост производственных площадей и эффективное техническое перевооружение с каждым годом делали труд в цехах УАЗа более продуктивным и привлекательным. Выпуск автомобилей возрастал, но нелегко порою было соблюдать все требования, предъявляемые к качеству продукции, держать марку предприятия.

— В 1975 году,— говорил директор завода И. Д. Маслов на собрании партийного актива объединения,— нам предстоит проделать большую работу по внедрению мероприятий, устойчиво обеспечивающих высокое качество наших автомобилей. Только такой должна быть продукция, произведенная на родине В. И. Ленина.

Внимание участников собрания привлекло выступление контролера главного конвейера В. П. Апикова.

— Работа по качеству в целом по заводу оживилась,— заметил он,— проведено собрание партийного актива со специальной повесткой, идут собрания и в цехах... Но сколько бы ни проводилось собраний, без добросовестной работы исполнителей качества нам не поднять! Вот мне по службе часто приходится бывать в ПКЦ-2. И вижу там, как отштампованные детали порой бросают на пол, мнут, уродуют... Сразу портим — потом сами исправляем.

Январский план по производству и реализации автомобилей был заводом перевыполнен. При этом удалось значительно улучшить качество выпущенных машин. А за несколько дней до конца месяца президиум профкома объединения рассмотрел повышенные социалистические обязательства коллектива автоматного цеха и трех бригад кузнечного цеха № 2, принятые в честь 30-летия Победы, и постановил объявить на заводе трудовую вахту «Десять ударных декад в честь городов-героев с 1 февраля по 9 мая 1975 года».

В заводской газете все чаще появляются очерки и зарисовки об автозаводцах — участниках Великой Отечественной войны. Читатели многотиражки с интересом узнали о боевом пути бывшего разведчика слесаря-испытателя А. Р. Шишкова, бывшего артиллериста работника экспортного отдела Г. Т. Яцука, кавалеров боевых орденов наладчика цеха шасси-1 А. С. Едрукова, инженера-конструктора Р. М. Ростова, главного энергетика завода П. Д. Трошина и сотен других ветеранов войны, работающих рядом с ними.

В первые февральские дни план по реализации был значительно перевыполнен. Весть об этом вдохновила весь коллектив. Но, несмотря на увеличение выпуска автомобилей и все более ритмичную работу, коммунисты завода видели новые резервы повышения производительности труда. Выступая на одном из партийных собраний, начальник цеха сборки автомобилей А. В. Сорокин сказал:

— Нам необходимо как можно быстрее разработать и внедрить принципиально новую, передовую технологию сборки и сдачи автомобилей. Это требует более рациональной расстановки кадров, усиления борьбы за снижение себестоимости продукции и потерь рабочего времени. Нужно добиться того, чтобы наши машины уходили в сбыт прямо со сборочной ленты, минуя участок доделки.

— Дисциплина у нас заметно улучшилась,— взял слово слесарь-сборщик Н. Ф. Сафонов,— сократилось количество прогулов, намного меньше стало и потерь рабочего времени. Но работы здесь для всех еще немало, и, думается, нужно значительно усилить политико-воспитательную работу, закрепить наши достижения.

В завершающем году девятой пятилетки на заводе возникли трудности при подготовке автомобилей УАЗ-452Д и УАЗ-452В к аттестации на государственный Знак качества. Дело осложнялось тем, что такой же знак, только заводской, должны были получить основные узлы и наиболее важные детали этих вездеходов, а график внутризаводской аттестации выполнялся далеко не всегда, хотя производственная база постоянно росла и модернизировалась. За четыре предыдущих года пятилетки в реконструкцию завода были вложены сотни тысяч рублей, большая часть — на промышленное строительство. На 71 тысячу квадратных метров увеличились производственные площади. Немалое значение для закрепления постоянных кадров имели и 70 тысяч квадратных метров жилья, сданного в эксплуатацию за эти годы. Только в 1974 году в цехах завода было внедрено 16 автоматических линий и пять комплексно-механизированных участков, изготовлено и смонтировано более 4 тысяч метров толкающих и грузонесущих конвейеров. Чуть позже в кузовном цехе № 3 вошли в строй четыре комплексно-механизированных участка, в цехе шасси были внедрены пять автоматических линий.

Что же тормозило ход технического прогресса, не давало возможности многим рабочим максимально использовать свой опыт и квалификацию?

По-своему попробовал ответить на эти тревожащие всех вопросы кавалер ордена Ленина зубошлифовщик инструментально-штампового корпуса А. М. Шорохов. В статье «Утверждение творчества», опубликованной весной 1975 года в газете «Известия», он писал:

«Убежден, творческие возможности каждого рабочего — вот слагаемые общего успеха. Но не всегда их используют полностью. Например, опытный зубошлифовщик П. Карпов, с кем я соревнуюсь, подал рационализаторское предложение, дающее значительную экономию быстрорежущей стали. Но чтобы «пробить», затратил больше времени, чем на его разработку. Лишь после указания начальника корпуса предложение было внедрено в производство. Помог Карпову упорный, настойчивый характер. А сколько предложений, нужных, полезных, годами не внедряются? Почему? Ведь это часть социалистического соревнования...

Выявить возможности каждого — вот, по-моему, одна из важных задач организаторов соревнования. Вторая — так поставить дело, чтобы каждый знал долю своего участия в общей работе. Какова главная цель соревнования? Увеличить выпуск продукции? Да. Но не только. Нравственное воспитание, совершенствование духовное — тоже одна из главных задач. Ведь любое, даже самое скромное усовершенствование творческого процесса, любое твор-

ческое усилие рабочего прежде всего свидетельствует о становлении личности, о ее возвышении. Именно поэтому каждый работник вправе верить, что его усилия будут по достоинству замечены и оценены»[1].

Передовой рабочий верно подметил препятствия на пути дальнейшего развития технической оснащенности производства и организации труда, очень своевременно привлек внимание к проблеме, решения которой требовало само время и новые задачи, стоящие перед предприятиями объединения. Многие из поднятых им вопросов затрагивались и во время встречи 12 декабря 1975 года руководителей всех звеньев и партактива завода с министром автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляковым. Отметив успехи и высокие темпы развития отечественного автомобилестроения в годы девятой пятилетки, министр указал на необходимость повысить качество выпускаемой продукции, совершенствовать технологический процесс.

— Нужно,— сказал министр,— преодолеть резкую грань между новыми и старыми цехами со старой техникой и технологией. Новые мощности в прессовом производстве, кузнечном, термическом, термообрубном и кузовном — реальная основа для увеличения выпуска автомобилей... Следует лишь реконструировать цех ковкого чугуна, повысить качество сварки кузова, добиться полной отдачи на новых производственных площадях, позаботиться о развитии инструментального производства, навести порядок в старых цехах, освободить их от устаревшего оборудования... Здесь надо подумать о перспективе, о внедрении прогрессивной технологии.

С 1 июня 1975 года автозаводцы встали на трудовую вахту в честь предстоящего XXV съезда КПСС. А 15 декабря, когда труженики страны начинали обсуждать проект Основных направлений развития народного хозяйства на 1976—1980 годы, уазовцы рапортовали стране о выполнении пятилетнего плана реализации продукции. Более 5 тысяч заводчан досрочно выполнили свои личные пятилетние задания.

В тот же день, 15 декабря 1975 года, торжественно открылась заводская здравница — внушительное здание профилактория, возведенное рядом со спортивным комплексом «Торпедо». Теперь здесь ежегодно могли отдыхать и лечиться около 3 тысяч автозаводцев, причем пятую часть путевок они получали бесплатно.

Сложные и многообразные задачи стояли перед автомобильной промышленностью страны в десятой пятилетке. Было намечено осуществить большой комплекс различных мероприятий по ускорению технического прогресса, повышению качества продукции, совершенствованию материальной базы и хозяйственных механизмов, с тем чтобы сделать ее более гибкой и восприимчивой к техническим и организационным новшествам. Объем производства по отрасли должен был увеличиться примерно в полтора раза, а прибыль — почти в два раза. К тому же десятая пятилетка была объ-

---

[1] Известия, 1975, 6 апреля.

явлена пятилеткой эффективности и качества, поэтому плановые задания предусматривали достижение высоких конечных результатов в народном хозяйстве.

В период подготовки к партийному съезду и в первые месяцы после него на УАЗе были введены в эксплуатацию новые производственные площади, автоматические линии, сотни единиц новейшего оборудования. Начал действовать третий механосборочный корпус, готовились к пуску механизированная линия сборки-сварки дверных надставок автомобиля УАЗ-469 во втором прессово-кузовном цехе и механизированный участок сборки кузовов УАЗ-452А во втором кузовном.

А в канун съезда партии, 16 февраля 1976 года, за успешное освоение выпуска автомобилей новых моделей и досрочное выполнение пятилетнего плана Ульяновский автозавод был награжден вторым орденом Трудового Красного Знамени.

Утром 24 февраля в инструментально-штамповом корпусе работники завода собрались на митинг, посвященный открытию съезда и присуждению высокой правительственной награды.

— Мы, автомобилестроители родины Ильича,— говорил секретарь парткома объединения Ю. П. Федосеенко,— гордимся своими достижениями. Коллектив объединения досрочно рапортовал Родине о выполнении заданий девятой пятилетки. И мы сердечно благодарим партию и правительство за столь высокую оценку нашего труда!

Высокая награда венчала важный этап в развитии производства, звала работников объединения к новым трудовым победам. Органическим продолжением предсъездовского соревнования стали 60 недель ударной вахты, посвященной 60-летию Великого Октября. В это движение активно включились труженики всех предприятий, входивших в производственное объединение. Значительных успехов добились заливщицы цеха цветного литья Ульяновского моторного завода Н. В. Алексеева, А. Г. Симонова и Р. Н. Феткулова, молодые станочницы Рая Сорокина и Лида Кондратьева из комсомольско-молодежной бригады Тамары Николаевой с завода «Автозапчасть», слесарь-инструментальщик Чимкентского завода карданных валов И. С. Скаршевский и десятки других рабочих. Звание «Лучший по профессии» было присвоено в дни ударной вахты наладчику автоматного цеха УАЗа И. И. Балакуну, слесарю-дефектчику главного конвейера А. П. Голубинову, электросварщику механического цеха № 5 Н. С. Егорову, токарю ремонтно-механического цеха Г. И. Фролову, многим другим автозаводцам.

В преддверии юбилея Советской власти большую пропагандистскую работу вел полуторатысячный идеологический актив завода. Лучшими пропагандистами были признаны В. П. Демехин, Н. М. Соболев, В. И. Папуча, А. С. Груздев, А. И. Петров, Е. П. Нестеров.

Немало внимания в эти дни партком объединения уделяет еще нерешенным задачам. Главной из них была подготовка автомобилей УАЗ-452, УАЗ-451М и УАЗ-451ДМ к аттестации на государ-

ственный Знак качества. Много предстояло сделать и для реконструкции ряда цехов, внедрения современных технологических процессов, автоматизированных систем.

Памятным для многих автозаводцев стал июнь 1977 года, когда за доблестный труд в первом году пятилетки Президиум Верховного Совета СССР наградил группу работников объединения орденами и медалями. Орден Ленина был вручен кузнецу кузнечного цеха № 1 П. Е. Казакову, орден Октябрьской Революции — мастеру автоматного цеха В. А. Немцеву и наладчику цеха раздаточных коробок И. С. Фомичеву. Около 80 автозаводцев получили ордена Трудового Красного Знамени, Трудовой Славы III степени, «Знак Почета», медали «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие». Высокие награды были вручены и передовикам других заводов производственного объединения «АвтоУАЗ».

Накануне празднования 60-летия Октября еще одна радостная весть всколыхнула многотысячный коллектив автозаводцев: автомобилю УАЗ-452 (фургон) присвоен государственный Знак качества. Вновь была подтверждена высшая категория качества автомобиля УАЗ-452Д.

Трем коллективам, добившимся наивысших показателей в период юбилейной трудовой вахты, было присвоено имя 60-летия Великого Октября: коллективу автоматного цеха, участка сборки кузовов УАЗ-469 кузовного цеха № 1 и бригаде В. А. Самсонова из цеха коробок перемены передач.

В индивидуальном соревновании победителями стали слесари-дефектчики главного конвейера Г. С. Пьянов и С. И. Пьянов, наладчик автоматного цеха лауреат премии Ленинского комсомола за 1976 год А. Н. Журавлев, штамповщица арматурного цеха № 2 Т. В. Романова, станочница второго механического цеха Н. А. Зарипова, токарь ремонтно-механического цеха А. П. Терентьев.

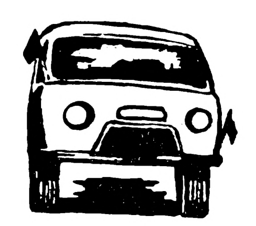
Торжественно чествуя передовиков, обобщая и распространяя их опыт, руководство и общественные организации объединения по-прежнему уделяли первостепенное внимание повышению качества ульяновских вездеходов. На очередной общезаводской конференции, посвященной этим вопросам, говорилось о ведущихся работах по совершенствованию конструкции, технологии и организации производства. Заводские инженеры и конструкторы продолжали совершенствовать механизм рулевого управления, начиналась подготовка к введению системы раздельных тормозов, установке новых светотехнических приборов. Технические возможности надежного контроля продукции подкреплялись организационными мерами. Регулярно проводились дни качества, постоянно действовала специальная комиссия контроля. На предприятиях объединения широко развернулось соревнование между производственными подразделениями за высокое качество выпускаемой продукции.

Конечно, о качестве заботились на предприятии и в предыдущие годы. Но слова словами, а на деле справедливые требования к выпускаемой продукции нередко толковались чересчур упрощенно. Теперь же, можно сказать, перед глазами был ценнейший опыт

нового автогиганта — ВАЗа и его спутника — Димитровградского завода, работающего в Ульяновской области. Новая организация труда, включающая весьма действенный контроль за качеством продукции и эффективные методы его стимулирования, успешно внедрялась на этих предприятиях, вызывая живой интерес уазовцев. А задачи перед ними стояли непростые: за оставшиеся годы десятой пятилетки предстояло значительно повысить моторесурс автомобилей и аттестовать по высшей категории качества большинство выпускаемых изделий.

Часть третья

ДЕНЬ СЕГОДНЯШНИЙ



ГЛАВА ВОСЬМАЯ

Растет размах соревнования

Система ВАЗа: плюсы и минусы

40-летию родного завода — ударный труд

Бригада расширяет свои права

К юбилею Великой Победы

Решения XXVII съезда КПСС — в жизнь

Начало перестройки

Участники состоявшегося осенью 1977 года собрания партийно-хозяйственного актива объединения подчеркивали в своих выступлениях, что необходимо значительно улучшить управление производством с учетом организационной перестройки на передовых предприятиях автомобильной промышленности. Ульяновскому автозаводу в ближайшие два года предстояло закончить намеченную модернизацию всех выпускаемых автомобилей. Кроме чисто производственных вопросов, огромное значение приобретало повышение трудовой и политической активности коллектива, широкое развитие социалистического соревнования.

В социалистических обязательствах, принятых коллективом на 1978 год, предусматривалось, в частности, значительное увеличение выпуска продукции с государственным Знаком качества, изготовление сверх плана десятков легковых автомобилей, перевыполнение на 10 процентов годового задания по росту производительности труда.

А комсомольская организация взяла обязательства выполнить задания трех лет пятилетки к 60-летию Ленинского комсомола, продолжить борьбу за почетное звание «Бригада комсомольской гарантии качества», развивать движение «Ни одного отстающего рядом».

18 марта в честь XVIII съезда ВЛКСМ на автозаводе состоялся комсомольско-молодежный субботник, в котором приняли участие и ветераны труда — комсомольцы 20-х, 30-х, 40-х годов. Во время субботника, на котором трудилось около 6 тысяч молодых заводчан, было собрано 18 сверхплановых автомобилей, причем многие участки и бригады работали на сэкономленном сырье.

После XVI съезда советских профсоюзов, делегатом которого был председатель профкома УАЗа П. П. Лежанкин, еще больше

возросла роль профсоюзных групп, цеховых комитетов в мобилизации коллектива на досрочное выполнение заданий десятой пятилетки. Профгруппы (их на заводе было 700) занимались вопросами повышения эффективности труда, экономии и бережливости, улучшения условий работы и быта автозаводцев. Особое значение приобретало правильное взаимодействие профгрупоргов с мастерами — ведь каждый из них по-своему отвечал за коллектив. Одним из примеров такого удачного содружества стала работа профгрупорга участка вентилей инструментально-штампового корпуса Н. П. Саксоновой с мастером В. С. Лядовым. Их опыту, обобщенному завкомом, был посвящен специально выпущенный плакат.

Принятая в 1977 году новая Конституция СССР еще выше подняла роль самой массовой организации трудящихся — профсоюзов, расширила их участие в решении хозяйственных и социально-культурных вопросов. На УАЗе в социалистическом соревновании участвовало почти 15 тысяч человек. Главными девизами соревнования были: «Ни одного отстающего рядом», «Задание десятой пятилетки — к 110-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина», «Экономию и бережливость — на службу десятой пятилетке».

В конце лета 1978 года автозаводцы оживленно обсуждали постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О дальнейшем развитии машиностроения в 1978—1980 годах». В нем ставились задачи по дальнейшему совершенствованию структуры производства, повышению технического уровня выпускаемых машин, эффективности и качества работы.

Дальнейшая реконструкция, проходившая на автозаводе, позволяла резко поднять производительность труда на ряде участков и улучшить внешний вид автомобилей. Был комплексно механизирован цех окраски кузовов УАЗ-452, получил новые производственные площади автоматный цех, продолжалось освоение мощностей кузнечного цеха. За два с половиной года десятой пятилетки было внедрено более 150 передовых технологических процессов, вошло в строй 700 единиц нового оборудования и более 6 тысяч погонных метров конвейеров различных типов.

Много было сделано в этот период для концентрации подразделений предприятия. На базе первого и второго прессово-кузовных, рамного, лонжеронного и арматурных цехов было организовано прессово-сварочное производство, путем объединения нескольких сборочных, сборочно-кузовных и деревообрабатывающего цехов — сборочно-кузовное производство. В ноябре — декабре 1978 года создаются металлургическое производство и корпус вспомогательных цехов.

Но далеко не всегда механизация и автоматизация производства сопровождались улучшением организации труда. В рубрике «Трибуна рабочего», которую регулярно вела заводская газета, сварщик цеха металлопокрытий М. Буранов с горечью писал: «По нескольку раз в день из сборочных цехов звонят или приходят к нам представители с одним требованием: «Дайте детали

на сборку!» А детали в это время находятся в цехах-поставщиках. И мастеру приходится их «выбивать». А когда они, наконец, поступают в цех металлопокрытий, их начинают обрабатывать в стационарных ваннах, чтобы не нарушать ритм сборки. Между тем они должны обрабатываться на автоматических линиях. Но автоматы могут быть эффективно использованы лишь при условиях ритмичного снабжения. Вот и получается, что цех оснащен новой техникой, а объединения этой техники и людей в едином творческом процессе мы еще не добились» [1].

Главной задачей, стоявшей перед руководством и общественными организациями завода в этот период, было решение проблемы отстающих коллективов. Отставали с выполнением плана несколько основных цехов. Причины почти всюду были одинаковы: низкая культура производства, нехватка квалифицированных рабочих, устаревшее оборудование, отсутствие необходимой механизации.

— Настало время,— говорил секретарь парткома объединения А. К. Пьянов на очередной отчетно-выборной конференции,— менять стиль руководства организацией труда и техническим прогрессом, внедрять систему действенного контроля за исполнением решений, активно проводить в жизнь опыт ВАЗа и Димитровградского автоагрегатного завода имени 50-летия СССР.

А вскоре новый генеральный директор объединения «АвтоУАЗ» кандидат технических наук Виталий Васильевич Тахтаров выступил в заводской многотиражке с большой статьей «Система, отвечающая интересам всех и каждого». Он писал: «Да, опыт ВАЗа — это не дань моде, а качественно новый скачок в повышении эффективности производства, явившийся результатом комплексного применения оправдавших себя систем передовых предприятий страны. В настоящее время уже нет надобности агитировать за вазовскую систему — она себя блестяще зарекомендовала и всесторонне оправдала...» [2]

В чем же суть этой системы? Прежде всего, большой коллектив рабочих-сдельщиков переводили на повременную оплату с надбавками за выполнение норм и премированием за их напряженность. Низовым хозрасчетным производственным звеном становилась бригада. Именно в бригаде — первичной рабочей ячейке — закладывались успехи всего коллектива в борьбе за эффективность работы, высокое качество продукции, за коммунистическое отношение к труду. Планирование продукции в нормо-часах, бригадный хозрасчет позволяли централизовать контроль за ходом производства, ремонтные работы, снабжение материалами и комплектующими изделиями, снизить трудоемкость.

Далеко не везде внедрение новой системы проходило гладко. Рабочие, привыкшие к сдельщине, неохотно переходили к коллективным формам труда. Представители администрации, экономических служб, общественных организаций тратили немало

---

[1] За коммунистический труд, 1978, 19 сентября.
[2] Там же, 21 октября.

сил и времени, чтобы вескими доводами убедить людей в необходимости организационной перестройки.

Сравнительно быстро приняли вазовскую систему в сборочно-кузовном производстве, где сама специфика труда, связанная, как правило, с конвейером, предполагала коллективные формы работы. А вот в механосборочном производстве, где было особенно много сдельщиков и временных рабочих, опасавшихся уменьшения зарплаты, пришлось проводить собрания практически в каждом коллективе. Помогла здесь твердая позиция рабочих-коммунистов, понимавших преимущества новой организации труда. Так было, в частности, в автоматном цехе, где выгодность и перспективность бригадных форм доказали делом В. А. Немцев, Н. С. Нагаткин, А. Н. Журавлев и другие передовики.

С внедрением безучастковой структуры цеха должна была возрасти роль мастера, повыситься и его зарплата. Менялся и характер труда инженера. На смену разрозненным и маломощным конструкторским и технологическим службам приходили крупные специализированные инженерные службы, оснащенные современной техникой и оборудованием.

В конце 1978 года по новой системе уже работали некоторые основные цехи, в том числе главный конвейер, службы главного механика и энергетика. Для предприятий объединения, находящихся в Ульяновске, был установлен единый режим работы, укрупнены некоторые участки производства, централизованы экономические службы. Четырнадцать цехов и все рабочие, занятые ремонтом оборудования, были переведены на вазовскую систему оплаты. К этому же готовили еще ряд цехов и служб.

На состоявшемся в июле 1979 года собрании партийно-хозяйственного актива автозавода было обнародовано обращение коллектива автоматного цеха к рабочим, инженерно-техническим работникам и служащим предприятия. «Наш коллектив,— говорилось в обращении,— как и весь завод, в текущем году начал переход на работу по новой, прогрессивной системе организации производства по опыту ВАЗа. И трудности, возникшие в процессе перехода нашего цеха на новую систему, во многом характерны и для других коллективов завода».

Через несколько месяцев, на очередном собрании партийно-хозяйственного актива, уже отмечались положительные результаты бригадной организации труда. К этому времени только на ульяновских предприятиях объединения работало более 1 200 бригад, что позволяло более эффективно использовать рабочее время, технологическое оборудование и материалы, способствовало быстрейшему овладению смежными специальностями и профессиональному росту рабочих, формированию у членов бригады коллективистской психологии.

Одновременно было указано и на ошибки, допущенные в процессе внедрения новой системы. К ним относились в первую очередь упущения в организационной и воспитательной работе, отсутствие целенаправленной подготовки коллектива, недооценка традиций, особенностей и методов работы на УАЗе. Повышение

производительности труда во многом тормозилось недостаточно точными расчетами трудоемкости различных операций, несоответствием уровня зарплаты отдельных категорий рабочих результатам их труда. Не оправдала себя поначалу централизация ремонтных служб, заметно понизилась роль бригадиров и советов бригад в управлении производством.

Преодоление указанных трудностей стало главной задачей, которую необходимо было решить к началу одиннадцатой пятилетки. В этой пятилетке предстояло закончить модернизацию автомобиля УАЗ-469 и всего семейства «УАЗ-452», довести их моторесурс до 220 тысяч километров, значительно улучшив остальные технико-экономические показатели. Намечались существенные меры по дальнейшей механизации и автоматизации производства, внедрению более совершенных технологических процессов. За счет новой техники предполагалось значительно увеличить мощности металлургического и прессово-сварочного производств автозавода. Продолжалась реконструкция всех предприятий объединения.

25 февраля 1981 года, в период работы XXVI съезда КПСС, во Дворце культуры и техники автозавода состоялся слет передовиков трудовой вахты, посвященный партийному форуму. С приветственным словом обратился к ее победителям председатель профкома объединения В. И. Катков. Участников слета поздравили пионеры. Под звуки туша переходящие Красные знамена были вручены коллективам ремонтно-механического цеха завода и управления Металлоснаба, памятные вымпелы и денежные премии — другим коллективам, добившимся наивысших показателей. Ценные подарки получили кавалер ордена Ленина, депутат Верховного Совета СССР кузнец П. Е. Казаков, кузнец В. В. Маркушин, резьбошлифовщик корпуса вспомогательных цехов В. А. Борисов, стерженщица цеха ковкого чугуна М. В. Иванова, слесарь 42-го цеха В. П. Кузин, токарь 27-го цеха К. В. Любимов, сварщица ПКЦ-2 В. П. Волкова и другие победители в индивидуальном социалистическом соревновании.

С огромным вниманием следили автозаводцы за ходом работы XXVI съезда КПСС. Выступивший на нем министр автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляков, в частности, сказал: «В 80-е годы острие технического прогресса в машиностроении будет направлено на его дальнейшую комплексную модернизацию, устранение таких недостатков, как все еще относительно высокая металлоемкость и энергоемкость некоторых выпускаемых машин и оборудования, медленное повышение технического уровня, большие отходы металла и других материалов» [1].

В эти дни все сделанное и задуманное на предприятиях объединения мерилось масштабом задач, поставленных съездом. Партийные, профсоюзные и комсомольские организации, намечая новые трудовые рубежи, стремились соединить энтузиазм, вызван-

[1] XXVI съезд КПСС. Стенограф. отчет, т. 2. М., Политиздат, 1981, с. 52.

ный решениями съезда, с тем лучшим, что было найдено в ходе предсъездовской ударной вахты.

Вскоре после окончания работы партийного форума по инициативе бригады № 231 главного конвейера, которой руководил мастер Н. И. Окунев, на УАЗе была объявлена трудовая вахта под девизом «Году XXVI съезда КПСС — ударный труд!». В комсомольских организациях широко развернулось движение «Одиннадцатой пятилетке — ударный труд, знания, инициативу и творчество молодых».

Однако наряду с осуществлением текущих производственных планов перед коллективом, как всегда, стояли перспективные задачи, от решения которых во многом зависело успешное выполнение заданий одиннадцатой пятилетки.

В 1981 году к аттестации по высшей категории качества заводчане должны были представить четыре модели автомобилей: УАЗ-452, УАЗ-452Д, УАЗ-469 и УАЗ-469Б. Завершалась большая работа, направленная на повышение моторесурса, снижение расхода топлива и токсичности отработанных газов, уменьшение трудоемкости техобслуживания и повышение комфорта для водителя и пассажиров. Задачи, поставленные съездом, требовали от коллектива принципиально нового подхода к управлению качеством продукции. К первоочередным задачам по-прежнему относилось сокращение тяжелого физического и ручного труда.

В связи с развитием бригадной организации труда значительно возрастала роль парторгов, особенно в небольших бригадах. Примером может служить опыт бригадира термистов кузнечного цеха Х. А. Яфизова. Получив за успешное выполнение заданий десятой пятилетки орден Трудового Красного Знамени, он заявил на рабочем собрании, что считает это заслугой всего своего коллектива. И действительно, в сложный период перехода на систему организации и оплаты по опыту ВАЗа ни один человек не ушел из его бригады — сказалась высокая сознательность, рабочее мастерство и взаимовыручка ее членов. Именно по инициативе бригадира и парторганизатора Яфизова его коллектив первым поддержал почин бригады Окунева. А вскоре повышенные обязательства на первый год пятилетки приняли и другие бригады.

Близилась знаменательная дата — 40-летие завода, и автомобилестроители стремились встретить ее новыми трудовыми достижениями. С почином «40-летию автозавода — 40 ударных дней» выступили рабочие механического цеха № 2. Отличной работой ознаменовался уже первый день юбилейной трудовой вахты: производственный план был выполнен на 102,6 процента.

Из отпечатанных в типографии красочных листков, которые ежедневно издавал профком завода, труженики предприятия узнавали о коллективах и передовиках, возглавивших соревнование. Лучшие бригады оправдывали свою репутацию. Отлично показали себя 211-я комсомольско-молодежная бригада ремонтно-механического цеха, возглавляемая В. Ю. Морозовым, бригада № 611 корпуса вспомогательных цехов под руководством И. Е. Клименко, бригада наладчиков автоматного цеха, которую

возглавлял заслуженный рабочий УАЗа, кавалер ордена «Знак Почета» Н. С. Нагаткин, бригада № 141 главного конвейера под руководством Г. Г. Егорова и десятки других коллективов.

Рекордной выработки добились сотни рабочих 21 ноября, в день коммунистического субботника, посвященного 40-летию завода. Особенно слаженно работал в этот день коллектив второго механического цеха.

С энтузиазмом трудились и работники строительного цеха автозавода, которые возводили два жилых крупнопанельных дома на улицах Азовской и Рябикова. Бригады строителей в преддверии юбилея заключили договор о трудовом соперничестве и заметно ускорили темпы работы.

Среди передовиков юбилейной вахты были те, кто долгие годы составлял гордость автозавода,— кавалеры ордена Ленина А. М. Полбин из цеха шасси, кузнецы П. Е. Казаков и В. П. Айдаркин, бригадир ремонтно-механического цеха А. А. Феофанов, Герой Социалистического Труда шлифовщик В. А. Салатов и многие другие ветераны. Их огромный опыт и мастерство в сочетании с энергией и задором сотен молодых рабочих позволили коллективу объединения добиться новых больших успехов.

Победителями юбилейной вахты стали коллективы металлургического производства, с первых же дней прочно удерживавшие первенство в соревновании, ремонтно-механических цехов и корпуса вспомогательных цехов, цеха № 5 прессово-сварочного производства. Имя 40-летия завода было присвоено коллективам механического цеха № 2 и бригаде № 131 автоматного цеха, которой руководил мастер А. А. Губернаторов. Десяткам передовиков по давней заводской традиции были присвоены почетные звания «Заслуженный рабочий УАЗ», «Мастер — золотые руки», «Лучший по профессии» и «Отличник качества».

Социалистические обязательства, принятые на 1982 год, отражали то главное, чем жили тогда труженики объединения. Досрочно выполнить план года по объему производства и реализуемой продукции планировалось **«на основе дальнейшего совершенствования бригадных форм организации труда, повышения эффективности производства и качества работы, широкого внедрения новых достижений науки и техники».**

На состоявшемся в конце мая этого года собрании партийного актива УАЗа и завода «Автозапчасть» главной темой стала необходимость дальнейшего совершенствования форм и методов идейно-воспитательной работы. Секретарь парткома объединения А. К. Пьянов, водитель автозавода А. Е. Ожев, мастер цеха раздаточных коробок Ф. И. Попкин, секретарь парткома завода «Автозапчасть» Б. Н. Волков были единодушны в своем мнении: именно при бригадной организации труда особенно сказывается влияние дисциплины и сознательности каждого рабочего на конечный результат.

— Объективный анализ данных подтверждает,— подвел итоги прениям первый заместитель генерального директора объединения Л. В. Анфимов,— что именно в тех подразделениях, где на

должном уровне находится воспитательная работа, стабильно выполняется план. И наоборот, можно привести немало примеров, когда там, где роль идеологического и нравственного воспитания несколько принижена, нет и нормальной производственной деятельности.

Опыт эффективной воспитательной работы, накопленный парткомом металлургического производства, цеховыми партийными организациями автотранспортного управления, литейного и некоторых других цехов, партийный комитет завода стремился широко распространить, связывая его с новыми задачами, выдвинутыми июньским (1983 г.) Пленумом ЦК КПСС. Именно боевитость, убедительность и наглядность пропаганды ставились во главу угла.

— Уже который год я вижу,— говорил на одном из партийных собраний секретарь партбюро кузнечного цеха А. Д. Лысак,— что простой, но построенный живо и конкретно разговор с людьми сам по себе дает плоды. Люди исправно посещают различные занятия и собрания, активно к ним готовятся, заинтересованно говорят о том, что их волнует на работе и в жизни. А вот когда мы соблюдаем форму, но забываем о сути и смысле нашей пропаганды — и люди не проникаются к нам должным доверием, и страдает порою производство.

Пример активной и целенаправленной деятельности по поддержанию высокой сознательности, созданию благоприятного психологического климата и обеспечению бесперебойного трудового ритма показал коллектив 311-й бригады первого прессово-кузовного цеха.

— Еще несколько лет назад,— вспоминает руководитель коллектива, начальник участка Константин Константинович Вагулкин,— почти каждая оперативка начиналась привычной фразой: «311-я продержала конвейер столько-то...» Нелегко мы шли к бригадной форме работы, не все сразу поняли ее необходимость, выгоду в конечном счете и для завода, и для всех наших штамповщиков, наладчиков, мастеров. Постепенно складывался нынешний облик бригады, она бережно накапливала и развивала собственные традиции. На чем прочно основаны и ежедневные выполнения нормы, и победы в ударных трудовых вахтах, и передовые места по заводу и министерству? Тут и минимальная текучесть кадров, и стабильный костяк бригады, и пример ветеранов... И что очень важно, в бригаде существует свой особый морально-психологический климат, то, что я называю «саморегуляцией»,— люди активны в труде и на собраниях, открыто говорят о любых недостатках, смело критикуют, если надо, и друг друга, и, случается, руководство.

Январь 1985 года. Идет заседание совета 131-й комплексной бригады ремонтно-механического цеха сборочно-кузовного производства. Ведет заседание председатель совета бригадир В. Т. Загребайлов. Кроме старших рабочих, в совет входят мастер А. П. Храмов, партгрупорг В. А. Кузнецов и профгрупорг С. В. Иванов.

Обсуждаются итоги социалистического соревнования за прошедший год. Обязательства бригада выполнила досрочно, к 25 декабря. Более 20 ее членов на протяжении года признавались лучшими рабочими по цеху и производству. Не зафиксировано нарушений техники безопасности, по вине бригады ни разу не останавливалось оборудование главного конвейера и кузовных цехов.

— Так могут ли радовать нас такие итоги? — спрашивает бригадир своих ближайших помощников.— Далеко не в полной мере. Вспомните, при подведении ежемесячных итогов мы ведь только два раза занимали первое место среди 11 бригад цеха. Могли бы сработать лучше? Да, если бы не нарушители дисциплины. А сейчас у совета нашего большие права — давайте думать вместе, как лучше, эффективнее их применить.

Типичные проблемы одной из типичных бригад основного производства. Ее руководитель В. Т. Загребайлов — далеко не новичок в автомобильной промышленности. Многие годы работал мастером, начальником смены и даже заместителем начальника цеха. По велению сердца взял на себя руководство одной из отстающих бригад и вот уже несколько лет уверенно выводит ее в передовые.

Чем живет сегодня этот сравнительно крупный коллектив, что волнует самого бригадира? Об этом он, член парткома завода, во всеуслышание говорит и на совете бригады, и на собраниях партийно-хозяйственного актива объединения, и на профсоюзных конференциях.

Совет бригады получил большие полномочия. Этому немало способствовало постановление ЦК КПСС «О дальнейшем развитии и повышении эффективности бригадной формы организации и стимулирования труда в промышленности» и соответствующее постановление Совета Министров СССР и ВЦСПС. Недаром на бланках протоколов заседаний совета — пометка: «Имеет силу распоряжения начальника цеха». Главными обязанностями совета бригады являются широкое привлечение рабочих к управлению производством, создание в коллективе морально-психологического климата, который способствовал бы наиболее производительному труду, росту трудовой и политической активности рабочих. В центре внимания — и вопросы повышения качества продукции, укрепления трудовой и технологической дисциплины, организация соревнования. Совет же определяет размеры премии, справедливо учитывая вклад каждого члена бригады в общие результаты.

В середине 1984 года совет бригады получил право распоряжаться всем премиальным фондом и по своему усмотрению распределять надбавки за профессиональное мастерство. И не только рублем теперь наказывают нарушителя: ему могут перенести очередь на жилье, не дать отпуск в летнее время.

Новый этап в совершенствовании бригадной организации труда начался, по сути, в 1979 году. Именно тогда бригады в основных и вспомогательных цехах стали формироваться с учетом технологической и профессиональной однородности, разделения и кооперации работ. Общественные организации держали этот про-

цесс под неослабным контролем. С целью усиления партийного влияния и переноса политико-воспитательной работы в первичные трудовые коллективы в бригадах были созданы партийные группы. Особенности новой организации труда, бригадное планирование, структура зарплаты, формы и методы политико-воспитательной работы в бригаде — вот проблемы, которые обсуждались на семинарах секретарей парторганизаций. По согласованию с обкомом партии эти же вопросы были включены в учебные программы партийной и комсомольской учебы, экономического образования и занятий школ коммунистического труда. Кстати, всеми формами учебы в начале 80-х годов на автозаводе была охвачена почти половина рабочих и инженерно-технических работников. Более 2 тысяч человек занимались в системе партийной учебы, около 8 тысяч — в системе экономического образования.

Почти 800 бригад насчитывал коллектив завода в 1982—1983 годах. В основном производстве их было около 170, и там они себя оправдали. Создание же сотен вспомогательных бригад не всегда было обоснованным. В справке, которую подготовили сотрудники областного комитета партии к очередному пленуму обкома, отмечалось, что парткомы производств и цеховые парторганизации иногда недостаточно влияют на улучшение внутризаводского планирования, развитие демократических начал в управлении производством, решение комплекса социальных и воспитательных задач. Не везде еще бригады поставлены в центр организаторской, хозяйственной и идеологической работы. Многие из опрошенных в ходе социологического исследования рабочих высказали неудовлетворенность деятельностью общественных организаций бригады, участка, цеха.

Огромная работа, проводимая в Ульяновской области по укреплению дисциплины, повышению ответственности коммунистов за выполнение должностных обязанностей, повсеместное улучшение организации труда сказались и на работе коллектива УАЗа. В сентябре 1984 года, выступая на собрании актива областной партийной организации, первый секретарь обкома КПСС Геннадий Васильевич Колбин отметил, что «завод все увереннее решает свои производственные задачи, стабилизируется производственный коллектив» [1].

Перемены к лучшему наметились и в деятельности производственных бригад. На головном заводе, как и на других предприятиях объединения, шел процесс их укрупнения и дальнейшей специализации. Например, за сравнительно короткий срок в корпусе вспомогательных цехов УАЗа число бригад сократилось с 68 до 40, из них 33 стали комплексными. С учетом опыта Горьковского автозавода две комплексные сквозные укрупненные бригады, куда были включены и инженерно-технические работники, были созданы в металлургическом производстве. На полный

---

[1] Ульяновская правда, 1984, 25 сентября.

хозрасчет первыми на УАЗе перешли 14 бригад механосборочного, металлургического и прессово-сварочного производств.

Именно в лучших бригадах в процессе социалистического соревнования отрабатывалось, проверялось многое из того, что потом получало широкое распространение на предприятии. Пример показывали комсомольско-молодежная бригада № 321 второго механического цеха под руководством старшего мастера А. Т. Ходака, комсомольско-молодежная бригада участка К. К. Вагулкина из прессово-кузовного цеха № 1, бригада № 221 мастера Р. М. Кабирова из цеха раздаточных коробок.

В мае 1985 года группа специалистов, партийных и профсоюзных работников УАЗа несколько дней провела на ЗИЛе, изучая опыт московских автозаводцев. Заместитель председателя профкома Ульяновского автозавода В. Н. Желнов сразу же обратил внимание на то, как организована производственная деятельность бригад во втором механосборочном корпусе ЗИЛа. 90 процентов бригад здесь работали по единому наряду с применением коэффициента трудового участия при начислении зарплаты, что, по словам самих рабочих, было выгодно и им, и производству. Подобная организация труда начинала применяться и на УАЗе, но слишком уж робко и бессистемно.

Вернувшись из Москвы, Желнов собрал мастеров и бригадиров механосборочного производства и подробно рассказал об увиденном на ЗИЛе. Основательно изучили опыт московских автозаводцев работники планово-экономического отдела и профкома механосборочного производства. И вот уже в сентябре 1985 года на новую систему организации труда перешла бригада В. В. Абрамова, обслуживающая автоматическую линию «Плауэн» для обработки корпуса поворотного кулака, затем бригада А. В. Фуфаева, работающая на автоматической линии «Морандо». В конце года по той же системе начали работать бригада мастера Е. Ф. Захарова и бригадира Н. П. Муркаева из теплосилового цеха и комплексная бригада сменных мастеров Ф. Н. Тагирова и В. И. Хохлова, обслуживающая автоматическую линию в первом механическом цехе.

Разработанное экономистами завода Типовое положение, основанное на опыте ЗИЛа, предусматривало работу бригады на единый наряд с оплатой по конечному результату и распределением всего премиального фонда с учетом КТУ. Практически все эти бригады сразу становились комплексными. Они «завязывали» на конечный результат не только операторов, станочников, наладчиков, но и ремонтный персонал, обслуживающий автоматические линии. Стимулирующую роль играло распределение с учетом коэффициента трудового участия довольно значительных в случае успешной работы сумм премиального фонда. Это способствовало развитию взаимопомощи, инициативы, побуждало к овладению смежными профессиями.

В начале двенадцатой пятилетки в механосборочном и сборочно-кузовном производствах автозавода работало по-новому около 80 крупных бригад. Профком завода внимательно следил

за развитием этого движения, оперативно решая все вопросы, связанные с организацией и оплатой труда, формами социалистического соревнования.

Бригады, работающие на единый наряд, все смелее внедряли хозрасчет, быстрее и охотнее других переходили на новые условия хозяйствования, которые предусматривали создание такой экономической ситуации, при которой сами предприятия (объединения) заинтересованы в увеличении выпуска продукции с наименьшими материальными и финансовыми затратами. В отличие от прежнего, когда требовалось соблюдать множество технико-экономических показателей, теперь во главу угла ставились наиболее важные из них: безусловное выполнение поставок по договорам, резкое повышение качества продукции, ускорение научно-технического прогресса, максимальная экономия материальных и трудовых ресурсов.

В условиях, когда предприятие оплачивает свое развитие из собственных источников, социально-экономические результаты его деятельности интересуют уже не только администрацию и специалистов, но и каждого труженика. Весь коллектив становится как бы единой бригадой, где каждый человек заинтересован в добросовестной работе партнеров и сознает собственную роль в управлении производством. Зарплата и психологический климат в коллективе теперь зависят от реального вклада каждого в достижение общих результатов.

Последние годы одной из лучших на автозаводе является 241-я бригада арматурного цеха, которой руководят мастер Г. А. Безруков и бригадир В. И. Елойков. Как и другие передовые коллективы, эта бригада не раз выступала инициатором патриотических починов. Ульяновский автозавод был первым в городе коллективом, подхватившим инициативу передовых предприятий Москвы, начавших социалистическое соревнование в честь 40-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне. А на самом заводе первой поддержала этот почин именно бригада Г. А. Безрукова, заявив о принятии повышенных социалистических обязательств.

Все новые и новые коллективы выходили в первые ряды широко развернувшегося соревнования. Отличных успехов добились в период ударной вахты 131-я бригада автоматного цеха, которой руководил Ю. Г. Канин, 111-я бригада В. И. Курзина из автоматного цеха, бригада по обслуживанию автоматической линии кузнечного цеха, возглавляемая начальником участка А. А. Шепельковым, 711-я бригада мастера Н. М. Никулина из корпуса вспомогательных цехов, 231-я бригада механомонтажного цеха под руководством А. А. Калашникова, 241-я бригада главного конвейера (бригадир К. С. Казаков), 131-я бригада заслуженного мастера УАЗа Г. Н. Каменщикова из первого кузовного цеха.

Эти же и многие другие коллективы с отличными показателями завершили трудовую вахту, посвященную 115-й годовщине со дня рождения В. И. Ленина. А более 500 автозаводцев выполнили к этой знаменательной дате свои личные пятилетние планы.

Среди передовиков социалистического соревнования немало ветеранов войны и труда, людей, которые прошли тяжелейшими боевыми дорогами Великой Отечественной и затем отдали родному заводу десятки лет самоотверженного труда. Даже достигнув пенсионного возраста, многие из них продолжают трудиться. «Напоминают о себе фронтовые раны,— писал в заводской многотиражке газосварщик арматурного цеха Н. И. Сидоров,— но не могу сидеть дома, не встречаться ежедневно с теми, с кем давно сроднился в цехе, на заводе. Как и все рабочие нашей бригады, я включился в социалистическое соревнование в честь Победы, ежедневно перевыполняю сменное задание на 30—40 процентов».

Бригадир слесарей-монтажников И. С. Худяков, бывший в годы войны артиллеристом; контролер ОТК цеха № 5 А. И. Панасюк, получивший боевое крещение в окопах Сталинграда; бывший танкист водитель-испытатель управления главного конструктора Н. О. Арефьев; участник обороны Ленинграда слесарь-ремонтник А. Я. Иванов, награжденный уже в 70-е годы орденом Октябрьской Революции; женщины-фронтовички А. И. Брехова, М. Д. Ландышева, А. М. Ширяева и десятки других ветеранов встречали 40-летие Победы большими трудовыми успехами.

В этот период заметно активизировалась творческая деятельность многотысячного отряда заводских изобретателей и рационализаторов. На предприятии имелось более 50 комплексных творческих бригад, общественных конструкторских и патентных бюро. Заводские рационализаторы единодушно поддержали почин новаторов ЗИЛа, ГАЗа и КамАЗа, которые еще в 1984 году развернули социалистическое соревнование в честь 40-летия Победы.

Коммунисты завода горячо откликнулись на решения апрельского (1985 г.) Пленума ЦК КПСС, выдвинувшего установку на ускорение социально-экономического развития нашего общества и объявившего о созыве очередного, XXVII съезда партии, который должен был принять новую редакцию Программы КПСС и утвердить грандиозные планы развития народного хозяйства страны до конца века.

Еще в мае 1985 года коллективы металлургического производства, автотранспортного управления, первого кузовного, второго прессово-кузовного и автоматного цехов предложили развернуть социалистическое соревнование в честь предстоящего партийного съезда. Руководство, партком и общественные организации завода внимательно следили за действенностью и гласностью этого соревнования, проходившего под девизом «Пятилетке — ударный финиш, XXVII съезду КПСС — 27 ударных декад!». Уже подведение итогов первого этапа соревнования, приуроченное к 50-летию стахановского движения в стране, показало, что не только инициаторы почина верны своему слову. На очередном слете передовиков социалистического соревнования чествовали 25 лучших бригад завода, успешно выполняющих повышенные обязательства. 40 человек были удостоены звания «Лучший по профессии», 11— «Мастер — золотые руки». 500 рабочих завода получили бесплатные путевки по маршруту выходного дня (экскурсия на автобу-

сах по ленинским местам Ульяновска и прогулка по Волге на теплоходе). Эта новая форма поощрения удачно сочетала моральный и материальный стимулы.

На следующем этапе соревнования отличился коллектив литейного корпуса ковкого чугуна. Его начальник В. В. Ломакин за большие трудовые успехи и в связи с 60-летием советского автомобилестроения был награжден орденом «Знак Почета». Высокие награды Родины вместе с ним получила большая группа автозаводцев — генеральный директор объединения В. И. Омельянчик, слесарь А. И. Беляев, наладчик А. Н. Журавлев, мастер А. И. Петров, слесарь механосборочных работ А. Н. Илларионова, слесарь-инструментальщик А. П. Макаров и многие другие. Именно эти люди были в первых рядах социалистического соревнования, посвященного партийному форуму.

Отличных результатов добились в эти месяцы и многие другие коллективы: 121-я бригада термического цеха, руководимая мастером Е. Д. Кулагиным и бригадиром В. И. Агафоновым; 211-я бригада первого прессово-кузовного цеха во главе с заслуженным мастером УАЗа Н. И. Рыбкиным, ставшая инициатором областного соревнования под девизом «Экономию и бережливость — на службу пятилетке». В начале ноября 1985 года выполнила пятилетний план бригада Ю. С. Тихонова из электроремонтного цеха. Этот цех, а также термический, ремонтно-строительный, автоматный, ремонтно-механический, второй прессово-кузовной и цех ковкого чугуна стали победителями ударной предсъездовской вахты. А бригаде заслуженного мастера УАЗа Н. Н. Урусова из цеха раздаточных коробок 24 февраля 1986 года было присвоено имя XXVII съезда КПСС.

День накануне открытия партийного форума стал памятным для сотен рабочих, техников, инженеров завода. В празднично украшенном Дворце культуры и техники состоялся слет передовиков предсъездовского соревнования. Более 50 бригад, 1 700 рабочих выполнили планы одиннадцатой пятилетки еще к 7 ноября 1985 года, отлично справились с повышенными обязательствами. Выступавшие на слете говорили о необыкновенном трудовом подъеме в дни и месяцы ударной вахты, о необходимости быстрее реализовать высказанные в ходе обсуждения предсъездовских документов предложения, нацеленные на совершенствование организации труда и управления, укрепление режима экономии и ускорение научно-технического прогресса, улучшение быта рабочих и служащих.

Здесь же, на слете, были вручены памятные Красные знамена, вымпелы, дипломы и призы тем, кто отличился на Всесоюзном коммунистическом субботнике, посвященном съезду: коллективам металлургического и механосборочного производства, автотранспортного управления, цехов шасси, автоматного, металлопокрытий, комплектации, третьего кузовного и первого прессово-кузовного, управлений главного конструктора и главного технолога.

— Отрадно видеть сегодня столько коллективов, перевыполнив-

ших высокие предсъездовские обязательства, отлично потрудившихся на недавнем субботнике,— подвел итоги слета секретарь парткома объединения А. Н. Смирнов.— Но давайте и в этот торжественный день не будем забывать о множестве еще нерешенных проблем, о тех грандиозных задачах, которые поставит перед всем народом начинающийся завтра съезд. Эти задачи предстоит выполнять нам с вами в двенадцатой пятилетке и в последующие годы.

25 февраля 1986 года начал работу XXVII съезд Коммунистической партии Советского Союза. На нем шел большой, откровенный разговор о ключевых проблемах и направлениях дальнейшего развития. Ускорение социально-экономического развития общества в первую очередь предполагало всемерную интенсификацию производства, совершенствование форм управления, организации и стимулирования труда. Говоря о создании условий для успешной работы основных звеньев хозяйственной системы — объединений и предприятий, Генеральный секретарь ЦК КПСС М. С. Горбачев в Политическом докладе съезду отметил огромную роль в этом экономических нормативов: «Зная заранее условия планируемого периода — задания по поставке продукции, цены, отчисления от прибыли в бюджет, нормативы образования фондов заработной платы, хозрасчетных фондов стимулирования, коллективы предприятий смогут творчески, не боясь раскрыть резервы, разрабатывать планы, обеспечивающие более высокие темпы роста производства, значительное повышение его эффективности. При этом надо дать возможность предприятиям — по примеру ВАЗа и Сумского машиностроительного завода — самим зарабатывать средства, необходимые для расширения, технического обновления производства»[1].

Эти слова много значили для тружеников производственного объединения «АвтоУАЗ», первые месяцы работавшего в новых условиях хозяйствования.

В прениях на съезде выступил первый секретарь Ульяновского обкома КПСС Г. В. Колбин, рассказавший о делах и планах тружеников родины Ленина.

Делегатом XXVII съезда партии был и генеральный директор «АвтоУАЗ» В. И. Омельянчик. Вскоре он был назначен заместителем министра автомобильной промышленности СССР, а генеральным директором объединения стал Ю. А. Исаев, прошедший долгий трудовой путь от мастера до первого заместителя директора автозавода.

В соответствии с решениями партийного съезда на всех предприятиях объединения и многочисленных заводах-смежниках углублялись и расширялись специализация и кооперирование. Руководство и общественные организации наметили конкретные меры для резкого подъема производства, обеспечения его динамичного развития на основе научно-технического прогресса, уделяли все больше внимания идеологической, политико-воспитательной рабо-

---

[1] Материалы XXVII съезда КПСС. М., Политиздат, 1986, с. 36.

те с кадрами. Укреплявшееся единство хозяйственной, организационной и воспитательной работы вело к интенсификации производства, наращиванию выпуска и улучшению качества продукции, умножению давней и заслуженной славы автомобилей, сделанных на родине Ильича.

Решению основных вопросов, связанных с качеством, способствовала госприемка. С 1 января 1987 года ее ввели на двух ульяновских предприятиях объединения — моторном заводе и заводе «Автозапчасть». Как и на большинстве других предприятий, перешедших на госприемку, поначалу не все шло гладко. Достаточно сказать, что уже в первые недели января на «Автозапчасти» госприемка забраковала и возвратила почти в два раза больше продукции, чем это обычно делали заводские ОТК. На заседании парткома состоялся острый разговор о причинах низкого качества непринятых узлов и деталей: говорилось об инертности и закоренелой привычке работать по старинке, о необходимости пересмотреть формы и методы воспитательной работы для преодоления возникших у части рабочих психологических барьеров. Разговор, начатый на парткоме, получил свое логическое продолжение на расширенном заседании техсовета, в котором приняли участие члены парткома, профсоюзные руководители, работники госприемки и ОТК. И хотя план января завод не выполнил, уже в начале марта работа заметно стабилизировалась, резко уменьшилось число претензий к качеству продукции.

Свои проблемы, связанные с госприемкой, возникли в первые месяцы и на моторном заводе. Их скорейшее решение имело здесь особое значение в связи с предстоящим массовым выпуском дизельных двигателей.

Январский (1987 г.) Пленум ЦК КПСС, конкретизировавший задачи перестройки и давший развернутую концепцию демократизации общественной жизни, указал на первостепенное значение развития непосредственной демократии на производстве, внедрения подлинно самоуправленческих начал в работу трудовых коллективов. Одной из важнейших форм самоуправления на производстве является совет трудового коллектива, задачи и полномочия которого закреплены в статье 7 Закона СССР о государственном предприятии (объединении), проект которого был опубликован для всенародного обсуждения 8 февраля 1987 года.

А 10 февраля 1987 года генеральная дирекция, партийный комитет, профком и комитет ВЛКСМ приняли постановление о создании на УАЗе совета трудового коллектива (проект Положения о таком совете обсуждался в цехах и отделах завода еще с конца 1986 года). Председатель совета избирается на каждом его собрании в зависимости от решения конкретного вопроса, касающегося любой стороны деятельности предприятия. Контроль же за выполнением решений собраний и конференций осуществляют специально созданные рабочие группы, состоящие из рабочих, бригадиров, мастеров, специалистов, представителей администрации, партийных, профсоюзных, комсомольских и других общественных организаций. Так, на основе самоуправления обеспечивается раз-

витие инициативы самих трудящихся для достижения высоких результатов работы, повышения их организованности и трудовой сознательности.

Необходимой составной частью и важнейшим фактором перестройки стал приток новых кадров, замена руководителей, которым не по силам оказались новые задачи.

20 февраля 1987 года на очередном собрании партийно-хозяйственного актива автозавода секретарь парткома объединения А. Н. Смирнов сказал:

— Решения январского Пленума ЦК КПСС и проект Закона о государственном предприятии (объединении) активно обсуждаются в наших трудовых коллективах и находят полную поддержку. Выборы руководителей уже прошли и готовятся на заводе «Автозапчасть», в ряде подразделений автозавода. Разве рабочим безразлично, кто стоит во главе бригады, участка, цеха, предприятия в целом? Нет, особенно сегодня. А еще вчера об этом с рабочими не советовались, а если и советовались, то окончательное решение принимали далеко не всегда с учетом мнения коллектива.

Первые выборы руководителя состоялись на автозаводе буквально на следующий день после окончания работы январского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС.

В заполненном до отказа помещении красного уголка механического цеха № 1 выбирали начальника цеха. Кандидатов на эту должность было четыре: исполняющий обязанности начальника цеха В. И. Капрянцев, заместитель начальника цеха А. Н. Щербачев, старший мастер М. С. Мурсалимов и секретарь парткома механосборочного производства Д. П. Кашинский. Присутствующим было роздано 264 бюллетеня. И после двухчасового обсуждения кандидатур 152 человека проголосовали за Владимира Ивановича Капрянцева — человека молодого, энергичного, знающего свое дело, уважающего сотрудников и подчиненных, доверяющего им в самых серьезных делах.

Запомнились многим заводчанам и проходившие в конце марта 1987 года выборы резерва на должность директора крупного производства — корпуса вспомогательных цехов, когда из нескольких кандидатов большинством голосов был избран Навард Иванович Алтухов, заместитель директора КВЦ по производству, начинавший здесь свою трудовую биографию рядовым слесарем.

Таковы были первые шаги по пути демократизации управления производством на головном заводе и других предприятиях объединения. Создание совета трудового коллектива, введение системы выборности руководителей разного ранга явились реализацией важнейших положений Закона СССР о государственном предприятии (объединении), проект которого в эти месяцы горячо и заинтересованно обсуждали советские люди. Вместе со всем советским народом рабочие, инженеры и техники Ульяновского автомобильного завода стремились внести достойный вклад в укрепление могущества и процветание нашей Отчизны.

ГЛАВА ДЕВЯТАЯ

«АвтоУАЗ»

Ульяновские моторостроители

«Автозапчасть» не подведет

Трудовые рубежи краснодонцев

На Чимкентском заводе карданных валов

Горизонты развития

Сотнями нитей кооперации связан Ульяновский автозавод с другими предприятиями страны. Диски колес, рессоры, бензоотстойники, автонормали, множество других деталей и узлов ежедневно поступает сюда от главных поставщиков — ГАЗа и горьковского завода «Красная Этна». Идет литье из Саранска, подшипники из Москвы, металл с прославленных комбинатов Магнитогорска, Челябинска, Череповца, Златоуста. Десятки заводов поставляют ульяновцам резинотехнические изделия и автоэлектрооборудование, лаки и краски.

В само же ульяновское объединение по производству автомобилей «АвтоУАЗ», образованное, как уже говорилось, в феврале 1972 года, кроме головного завода, сегодня входят шесть крупных предприятий. Это Ульяновский моторный завод, ульяновский завод «Автозапчасть», Краснодонский завод автозапчастей, Чимкентский завод карданных валов, харьковский завод «Автозапчасть» и Кировабадский завод грузовых автомобилей, строительство которого завершится в конце двенадцатой пятилетки.

Расскажем подробнее об этих предприятиях.

Днем рождения **Ульяновского моторного завода** считают 6 сентября 1944 года, когда приказом наркома среднего машиностроения он был выделен в самостоятельное предприятие — завод малолитражных двигателей.

Это было труднейшее время: недоставало оборудования и запасных частей, отсутствовала необходимая энергетическая база, завод остро нуждался в технологах и рабочих, особенно слесарях и ремонтниках.

Одной из главных задач предприятия по-прежнему оставалось увеличение выпуска стационарных малолитражных двигателей Л-3/2, начатого в разгар войны. Первый директор завода, опытный зисовец П. И. Смирнов и секретарь парткома В. В. Строганов вместе с другими коммунистами сумели мобилизовать коллектив на успешное выполнение плана 1945 года. Выпуск двигателей возрос на 8 процентов, значительно увеличилось производство запасных частей.

— Вернувшись с войны,— вспоминает потомственный литейщик Руф Федорович Мясин,— я пришел в литейный цех. Здесь работали такие прекрасные мастера, как Николай Иванович Карпеев, Григорий Алексеевич Скворцов, Анна Васильевна Курбанова-Егорова. Они и учили молодежь нелегкому литейному делу.

Кавалер многих боевых орденов и медалей Р. Ф. Мясин, десятки других фронтовиков, бывшие работники Московского автозавода И. А. Котляревский, И. Г. Бельков, И. П. Кубарев, А. П. Ромбовский, Т. Т. Липатов организуют новые цехи, принимают активнейшее участие в становлении и развитии производства.

Уже в 1948 году, после перевода на хозяйственный расчет пяти основных цехов и трех производственных участков, завод становится рентабельным предприятием. За первую послевоенную пятилетку объем валовой продукции возрос в 2,6 раза, более чем вдвое увеличилась производительность труда.

В эти же годы на пустыре близ завода возникает жилой поселок из одноэтажных и нескольких двухэтажных деревянных домов, открываются рабочее общежитие и детские ясли. Первые две сотни семей, поселившиеся здесь, старательно благоустраивают и озеленяют свой поселок.

Во второй послевоенной пятилетке труженики завода конструируют и производят двигатели все более совершенных систем. Одной из важнейших задач в это время становится освоение впервые созданных в стране автоматических линий по производству алюминиевых поршней для моторов грузовиков ЗИС-120. Вскоре выпуск поршней был доведен до 1,5 миллиона штук в год, а всего за почти 20-летнее существование «завода-автомата» было выпущено более 40 миллионов изделий.

Дирекцией завода, руководителями партийной, профсоюзной и комсомольской организаций была в эти годы проведена большая организационная работа. Коллектив успешно справлялся со все более сложными задачами.

— Возникшее в стране движение за коммунистическое отношение к труду,— вспоминает ветеран завода Михаил Георгиевич Забалуев,— нашло у нас самый широкий отклик. И неудивительно, что молодежь горячо откликнулась на это движение. В механическом цехе № 8, которым я руководил в середине 50-х годов, хорошо работала комсомольско-молодежная бригада по обработке поршней. Вот ей, первой в области, и было присвоено почетное звание «Бригада коммунистического труда». А бригадиром ее стала Катя Богатнова — ныне Герой Социалистического Труда Екатерина Григорьевна Наумова. Коллектив этот уже в те годы работал на единый наряд, особенно хорошо трудились станочники Тамара Малышева, Петр Пшеничный, Геннадий Моисеев. Большую помощь им во всех делах оказывал мастер участка Михаил Андреевич Буранов. А второй в цехе получила почетное звание бригада участка коленчатых валов, которую возглавлял Борис Николаевич Петров.

Много последователей нашел на заводе почин технолога прессового цеха комсомолки Галины Зотовой, начавшей соревнование за экономию металла. Об этой инициативе подробно писала «Правда» 12 января 1955 года. Уже после нескольких месяцев работы по-новому на предприятии было сэкономлено около 100 тонн черных и цветных металлов.

В 60-е годы на заводе освоено производство лодочных моторов

«Ветерок-8» и «Ветерок-12» собственной конструкции, благодаря которым впоследствии были установлены всесоюзные и мировые рекорды на соревнованиях по водно-моторным видам спорта.

В конце 60-х годов на заводе начинается производство автомобильных моторов. Первый двигатель сошел с конвейера 29 октября 1969 года, в канун годовщины Октября. Но еще до этого, 13 июня 1968 года, приказом по Минавтопрому СССР завод малолитражных двигателей был переименован в Ульяновский моторный завод.

За восьмую пятилетку на заводе было введено более 700 единиц современного автоматического, полуавтоматического и специального оборудования, усовершенствованы тысячи технологических операций. Около 2 миллионов рублей прибыли было получено только от внедрения предложений заводских рационализаторов. Более 70 человек по итогам этой пятилетки были удостоены правительственных наград, а наладчица механического цеха № 22 Е. Г. Наумова награждена вторым орденом Ленина и Золотой медалью Героя Социалистического Труда.

В начале 70-х годов на заводе разворачиваются крупные строительные работы. Это было необходимо для резкого увеличения производства автомобильных двигателей. Строительство новых и коренная реконструкция устаревших корпусов, техническое перевооружение цехов велись без остановки производства и уменьшения объема выпуска продукции. Выполнению комплекса этих сложных задач постоянное внимание уделяла заводская партийная организация, возглавляемая В. Н. Рябушкиным.

Производственные и организационно-технические вопросы оперативно и квалифицированно решали директор завода Г. Д. Курнаков, главный инженер Л. Н. Томилин, заместители директора М. Г. Забалуев и С. А. Швайцбург, начальники цехов Г. В. Малицкий, В. Г. Зиновьев, И. А. Никитин, многие другие руководители цехов и служб завода.

В девятой пятилетке продолжается строительство новых и реконструкция действующих цехов, вводится в эксплуатацию 54 тысячи квадратных метров производственных площадей, механический корпус, первая и вторая очереди корпуса цветного литья, очистные сооружения и другие промышленные объекты. К этому времени завод уже располагает несколькими десятками многоэтажных жилых домов, где живут более 4 тысяч моторостроителей и членов их семей. А летом в пионерских лагерях отдыхают 600 детей рабочих и служащих завода.

Со второго полугодия 1976 года моторный завод вошел в состав производственного объединения «АвтоУАЗ».

Десятая пятилетка проходила под знаком борьбы за улучшение качества выпускаемой продукции. На заводе много делается для повышения мощности, надежности и долговечности двигателей, ведется подготовка деталей и узлов к аттестации на внутризаводской Знак качества.

27 декабря 1976 года государственный Знак качества присвоен автомобильному двигателю УМЗ-451М, а изделия первой и выс-

шей категории качества составляли к тому времени 81,3 процента общего объема продукции.

На заводе ведется целенаправленная работа по совершенствованию бригадной организации труда, создаются советы бригад. С апреля 1984 года на полный хозрасчет были переведены бригада участка механической обработки поршней цеха № 4 (мастер Н. Я. Потапова, бригадиры Е. И. Червяков и А. И. Захарычев) и бригада механической обработки деталей двигателей цеха № 15 (мастер К. И. Малина, бригадиры В. М. Ключников и Ю. С. Елизаров). В этих передовых коллективах значительно снижены материальные затраты на производство, возросла производительность труда.

Важную роль в поддержании и развитии славных традиций завода играют его ветераны и передовики производства, многие из которых за долгий и безупречный труд были удостоены правительственных наград. Среди них — бывший зисовец Е. Н. Ланчиков, первым на заводе награжденный в 1967 году орденом Трудового Красного Знамени; А. Г. Каленков, участник войны, делегат XXIV съезда партии; С. П. Пиньков, наладчик прессового цеха, кавалер ордена Ленина; делегат XVI съезда профсоюзов СССР Н. А. Иванов; старший мастер механического цеха № 12 В. И. Глущенко; награжденные орденом Ленина Ю. Ф. Ачин и А. В. Пыхтенков, десятки других знатных людей завода. Всего же орденами и медалями награждены более 800 рабочих, инженерно-технических работников и служащих предприятия.

В последние годы конструкторы Ульяновского моторного завода разрабатывали и испытывали модернизированные двигатели для нового семейства «УАЗ», производство которых началось в двенадцатой пятилетке. А впереди у коллектива — выполнение нелегких, но очень важных для развития автомобильной промышленности страны задач по освоению и массовому выпуску дизельных автомобильных двигателей, созданию, по сути дела, нового крупного производства по выпуску топливной аппаратуры.

6 сентября 1984 года ульяновские моторостроители отметили 40-летие своего завода. Сорок недель шла здесь ударная трудовая вахта, посвященная юбилею. Около 300 человек выполнили к юбилею завода нормы четырех — четырех с половиной лет пятилетки.

Хорошо налажены быт и отдых моторостроителей. Жилой фонд завода превышает 50 тысяч квадратных метров. Есть несколько благоустроенных общежитий, большая поликлиника, столовые и кафе, туристские базы, спорткомплекс, пионерский лагерь. Накануне 40-летия завода был открыт музей истории предприятия, в котором бережно хранится около полутора тысяч экспонатов.

Более десяти лет при заводском клубе существует русский народный хор. Он частый гость в цехах завода, в красных уголках. Каждое лето самодеятельные певцы едут в подшефные хозяйства с концертами для сельских тружеников. Известна в городе заводская футбольная команда «Мотор», популярны среди заводчан велосипед, лыжи, водно-моторный спорт.

В начале июля 1984 года отметило свое 40-летие и другое предприятие, входящее в производственное объединение «АвтоУАЗ»,— **ульяновский завод «Автозапчасть».** И его трудовая биография началась в тяжелое военное время, когда в мае 1944 года на базе Ульяновской МТС и хозрасчетной машинно-тракторной мастерской был организован Ульяновский моторемонтный завод.

Первое производственное задание предусматривало ремонт 500 моторов в год и производство запасных частей к тракторам на сумму 800 тысяч рублей. Коллектив завода насчитывал тогда около 150 человек. Первым директором стал С. И. Новохатский.

Созданное предприятие оказывало большую помощь сельскому хозяйству области. Кроме капитального ремонта моторов, здесь реставрировали головки блоков двигателей, коленчатые и распределительные валы, некоторые другие детали тракторов.

Тогда, вспоминают ветераны, завод имел всего три основных цеха: монтажный, где собирали моторы, обкаточный и механический, все оборудование которого состояло из десятка токарных, фрезерных и сверлильных станков. Здесь, в механическом цехе, делали для моторов запасные части. Вся же энергетика завода заключалась в маломощном двигателе, который вращал трансмиссии, приводившие в движение станки.

А в 1946 году заводчане собственными силами соорудили в одном из складских помещений небольшую вагранку производительностью полторы тонны литья в час и начали плавить серый чугун. Со временем здесь научились делать сложное литье для других предприятий, затем освоили кокильное литье и производство ковкого чугуна.

В 50-е годы завод осваивает выпуск новых деталей, механизмов и приборов для сельского хозяйства страны. Здесь производятся зернопульты для очистки зерна на токах, штанговые насосы для водоснабжения, отдельные детали и узлы к тракторным двигателям.

В январе 1959 года завод переходит в подчинение Ульяновского совнархоза. Он объединяется с бывшим ремонтно-механическим заводом и получает название «Автозапчасть». В этом же году предприятие переходит на производство крестовин, карданных валов с широким применением опыта ГАЗа, а позже осваивает выпуск раздаточных коробок для автомобилей ГАЗ-69.

Росту профессионального мастерства и трудовой сознательности молодых рабочих способствовали опыт и воспитательная работа тех, кто первым осваивал выпуск новой продукции.

Еще с 1930 года работал в Ульяновской МТС компрессорщик Александр Иванович Заболотнов, с первых дней отлично освоивший обкатку моторов. В МТС начали свой трудовой путь и умелые слесари Виктор Степанович и Николай Алексеевич Иевлевы, Яков Яковлевич Бейерле, Александр Петрович Ершов. Развитие литейного производства связано с многолетней работой Варвары Никитичны и Александра Ивановича Бусыгиных, вагранщика Михаила Петровича Круглова. Очень много сделал для становления и развития предприятия Павел Васильевич Солуянов, назначенный в

1949 году директором завода. «С 1950 года, — цитирует его воспоминания автор посвященной истории завода книги «Правофланговый», вышедшей в Саратове в 1969 году, — мы стали добиваться в Министерстве сельского хозяйства планового задания по производству запасных частей для тракторов и автомобилей. И что же, дело пошло на лад. Мы получили задание изготовить 20 тысяч комплектов для грузовых автомобилей.

Нам пришлось агитировать рабочих, чтобы выполнить это задание. Вместе с ними мы разработали технологию производства съемника для автомобилей, состоящего из 22 сложных деталей, при этом в три раза снизили его себестоимость.

В Ульяновске и в области знали: завод наш небольшой, но коллектив дружный, работящий, если дать задание — выполнит. Однажды облисполком обязал нас изготовить к началу весеннего сева прицепы для тракторных сеялок, с тем чтобы каждый трактор тянул три сеялки. Мы собрали рабочих, основательно подумали, разработали технологию производства и выполнили задание...

Вот так жил и работал наш завод в трудные послевоенные годы. Из года в год поднималась производственная культура, росло мастерство рабочих, повышалось их чувство ответственности за порученную работу» [1].

В 1965 году завод «Автозапчасть» вошел в систему Министерства автомобильной промышленности СССР и стал интенсивно расти: строятся новые цехи, реконструируются старые, вводится современное, высокопроизводительное оборудование. На предприятии увеличивается производство раздаточных коробок к автомобилям УАЗ-450, а позже колесных тормозов и вентилей для пневматических шин.

Для роста и развития предприятия в 50—60-е годы много сделал Теодор Фридрихович Фукс, бывший в то время директором завода. Человек, долгое время работавший на ЗИСе рука об руку с И. А. Лихачевым, он немало потрудился и на Ульяновском автозаводе, где более 12 лет возглавлял механомонтажный цех. Заводом «Автозапчасть» Т. Ф. Фукс руководил по-лихачевски: жил заботами коллектива, вместе с коммунистами и активом решал все более сложные задачи.

В 1972 году завод вошел в производственное объединение «АвтоУАЗ», и с тех пор его работа тесно связана с Ульяновским автозаводом. Головной завод в то время резко наращивал выпуск автомобилей, в том числе и новых вездеходов УАЗ-469. Все новые виды продукции осваивают и специалисты, рабочие завода «Автозапчасть». Конструкторы и технологи предприятия ведут подготовку к производству узлов раздельной системы тормозов, что должно значительно увеличить объем выпускаемой продукции. Бурными темпами продолжается строительство новых производственных и вспомогательных площадей. Сдается в эксплуатацию вторая очередь производственного корпуса № 4, введен в строй лабораторно-бытовой корпус общей площадью 4 500 квадратных метров, в ко-

---

[1] Дудкин Д. К. Правофланговый. Саратов, 1969, с. 24—25, 27.

тором находятся заводоуправление, просторная столовая, бытовые помещения, центральная заводская лаборатория и другие службы.

Завод неоднократно был победителем в социалистическом соревновании между предприятиями Минавтопрома СССР. В 1967 году по итогам соревнования в честь 50-летия Великого Октября коллективу присуждено Памятное знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР, Совета Министров СССР и ВЦСПС. Более 300 рабочих, инженерно-технических работников и служащих предприятия награждены орденами и медалями СССР. Среди них два кавалера высшей правительственной награды — ордена Ленина. В 1966 году его получил термист В. Г. Медведский, а пять лет спустя — наладчик цеха № 2 М. С. Шипилов. Оба они сейчас имеют звание «Ветеран труда», но продолжают работать на заводе. Большой вклад в подготовку молодых кадров вносят А. П. Егоров, А. Ф. Круглова, В. И. Ломовцев, С. Н. Васильев, И. М. Железин, Ю. А. Абросимов, А. И. Радаева, Н. А. Гарявин и другие ветераны предприятия.

Немало делается на заводе для обогащения духовной жизни, улучшения быта его тружеников. Каждый год многие из них проводят свой отпуск в санаториях и домах отдыха, совершают увлекательные путешествия на теплоходах по Волге. За городом, в одном из красивейших уголков на берегу великой реки, создана заводская база отдыха. Невдалеке от нее в 1964 году силами работников завода построен пионерский лагерь.

Есть при заводе десяток спортивных секций, коллектив художественной самодеятельности. Более 300 заводчан каждый год выполняют разрядные нормативы по разным видам спорта. Стали традиционными дни лыжника, бегуна, недели, посвященные Дню физкультурника. Заводские футбольная и хоккейная команды, стрелки и теннисисты не раз побеждали в соревнованиях спортивных коллективов ДСО «Труд».

В двенадцатой пятилетке перед тружениками завода «Автозапчасть» стоят большие и сложные задачи по освоению и производству новых изделий, в частности деталей и узлов раздельной системы тормозов, вакуумного усилителя, усиленных тормозов и коробки перемены передач для серийных автомобилей и новой техники, выпуск которой планируется наладить на предприятиях объединения. Будет продолжаться строительство, реконструкция и техническое перевооружение ряда цехов, выпуск новых товаров народного потребления. Около 2 миллионов рублей планируется выделить на строительство жилья, улучшение питания и отдыха работников предприятия.

Краснодонский завод автозапчастей расположен на территории бывшей шахты. В 1946 году там был открыт завод по ремонту шахтного оборудования, который сыграл большую роль в восстановлении шахт, разрушенных фашистами.

В Краснодоне жива память о подвиге молодогвардейцев. В школе № 22, где учились многие подпольщики, и на самом заводе созданы музеи, ведущие огромную работу по воспитанию молодежи на славных традициях легендарной «Молодой гвардии».

— Шахта № 1 была взорвана, — вспоминает ветеран завода, бывший начальник инструментального цеха А. И. Свирид. — Мы работали под открытым небом, одновременно возводя здания цехов и ремонтируя оборудование среди обугленных стен бывших помещений шахты.

В 1949 году здесь был организован ремонтно-подшипниковый завод, а в феврале 1956 года на его базе возникает завод автозапчастей Министерства автомобильной промышленности СССР. Он выпускал некоторые запасные части для автомобиля «Москвич-400». Вскоре с Горьковского автозавода в Краснодон передается производство рычажных амортизаторов для автомобилей ГАЗ-51, затем коллектив осваивает выпуск запчастей к ЗИЛ-150.

В годы девятой пятилетки завод продолжает наращивать производство запасных частей к автомобилям и тракторам. Начинается строительство производственного корпуса площадью 1,8 тысячи квадратных метров и мощной котельной. В 1977 году в новом корпусе были размещены ремонтно-механический и инструментальный цехи.

В дни работы XXV съезда КПСС коллектив завода подводил итоги своего трудового 30-летия. Ударную вахту, посвященную партийному съезду, успешно завершило большинство подразделений. Победителем стал коллектив цеха рычажных амортизаторов и смена слесарей-сборщиков, возглавляемая кавалером ордена Трудового Красного Знамени Тамарой Ивановной Позняк. А лучшие рабочие завода на год раньше выполнили свои личные пятилетние обязательства.

В 1978 году завод вошел в состав производственного объединения «АвтоУАЗ» и стал осваивать новый вид продукции — телескопические амортизаторы к автомобилям УАЗ-469. Их массовый выпуск начат с июня 1980 года, а к 7 ноября 1983 года завод выпустил уже миллионный амортизатор. Выступая на митинге, посвященном этому событию, ветеран завода В. С. Якушенко заверил, что коллектив завода обеспечит отличное качество этого вида продукции. И действительно, 24 апреля 1984 года Государственная комиссия подписала акт о присвоении телескопическому амортизатору государственного Знака качества. Это было большой победой всех тех, кто работал над подготовкой производства, освоением и выпуском этой продукции, и в первую очередь конструкторов В. А. Чибинева и Е. В. Брыж, технологов В. И. Крыловой и В. М. Внуковой.

В одиннадцатой пятилетке завод продолжает специализироваться на выпуске запасных частей, прежде всего телескопических амортизаторов для УАЗа. Идет подготовка к производству вакуумных усилителей для раздельной системы тормозов автомобилей УАЗ. Эту продукцию предстоит освоить в двенадцатой пятилетке. Предприятие последовательно оснащается новым оборудованием, внедряются новые технологические процессы, установлены десятки автоматов и полуавтоматов. Но остаются и нерешенные проблемы, связанные главным образом с нехваткой производственных площадей и необходимостью дальнейшего увеличения мощностей по вы-

пуску телескопических амортизаторов. Эти вопросы постоянно находятся в центре внимания руководства и общественных организаций предприятия.

Огромную роль в жизни заводского коллектива играют ветераны труда, лучшие производственники. Около 40 из них имеют правительственные награды: орден Октябрьской Революции — на груди у инженера-конструктора, автора ряда изобретений П. С. Субботина, орденом Трудового Красного Знамени награждены мастер цеха Т. И. Позняк, термист Н. В. Пославский, операторы А. И. Волкова, А. М. Кривошей, М. И. Старых и В. С. Денисов, имеющий, кроме того, орден Трудовой Славы III степени.

Сохранению и развитию рабочих традиций способствуют трудовые династии. Их на заводе около 30. Так, более 17 лет работает на заводе водителем Виктор Степанович Рябов. Сюда же пришли, отслужив в Советской Армии, его сыновья Анатолий и Владимир. Их жены тоже работают на предприятии. Известна здесь и династия Мулиновых: общий стаж супругов Нелли Григорьевны и Владимира Ивановича превышает 50 лет, с ними рядом трудится их дочь.

Партийная организация завода насчитывает более 120 коммунистов. Она уделяет много внимания развитию социалистического соревнования, облегчению условий труда и быта работников, заботится о трудовом и патриотическом воспитании молодой смены.

По инициативе комитета ВЛКСМ комсомольцы предприятия несколько раз совершали мотопробеги по местам боевой славы, побывали во многих городах-героях. Всегда помня о своих земляках-молодогвардейцах, партийная, комсомольская и профсоюзная организации регулярно организуют поездки работников завода в города Ворошиловград, Ровеньки, Красный Луч и другие места, связанные с героической деятельностью подпольщиков. Двое из них — Владимир Жданов и Николай Сумской — навечно зачислены в состав носящих их имена коллективов инструментального цеха и цеха телескопических амортизаторов.

Традиционными стали на заводе торжественные посвящения молодежи в рабочий класс, проводы ветеранов труда на заслуженный отдых. Накануне каждого праздника в клубе имени А. В. Луначарского проводятся торжественные собрания, на которых чествуют ветеранов войны и труда, передовиков производства.

Так работает и живет сплоченный коллектив Краснодонского завода автозапчастей. Помимо укрепления и развития связей с головным предприятием производственного объединения «АвтоУАЗ», заводчане планируют постоянно увеличивать поставки запасных частей на БАМ, Усть-Илимскую, Братскую, Западно-Сибирскую ГРЭС и другие стройки и предприятия страны.

Чимкентский завод карданных валов был создан в июле 1955 года на базе межсовхозной ремонтной мастерской одного из управлений Министерства совхозов Казахской ССР (тогда он назывался авторемонтным заводом). Через десять лет предприятие переходит в подчинение Главного управления по производству автозапчастей Министерства автомобильной промышленности СССР.

В 50-е годы специализация завода была довольно широкой: здесь осуществлялся капитальный ремонт автомашин и тракторов, двигателей для них, было налажено производство и реставрация множества запасных частей. Немало внимания уделялось выпуску и ремонту промышленного оборудования, инвентаря, приборов и приспособлений, необходимых для первоочередных нужд совхозов и промышленных предприятий республики.

В годы девятой и десятой пятилеток коллектив предприятия увеличивает выпуск карданных валов, а также крестовин для автомобилей.

С июля 1976 года Чимкентский завод карданных валов входит в производственное объединение «АвтоУАЗ». Предприятие постепенно наращивает производственные мощности за счет строительства и реконструкции ряда цехов, оснащения их более производительным оборудованием и внедрения передовой технологии. В этот период на реконструкцию предприятия было затрачено более 5 миллионов рублей. Внедрение поточных механизированных линий обработки, оснащенных автоматами и полуавтоматами, позволило в пять-шесть раз увеличить выпуск крестовин и карданных валов.

В самые последние годы на заводе были пущены еще две поточные линии механической обработки деталей, введены в эксплуатацию крупный инструментальный цех и механический цех сборки карданных валов. В цехах появились новые станки-автоматы, первые промышленные манипуляторы. Производительность труда росла за счет его интенсификации, расширения многостаночного обслуживания. Примером может служить бригада станочников С. А. Бызова, сумевшая благодаря более рациональной расстановке оборудования и овладению смежными профессиями заметно повысить эффективность работы.

Большую роль в достижении производственных успехов играют социалистическое соревнование между бригадами и цехами завода, современные формы организации труда. Партийная организация стремится обеспечить максимальную гласность соревнования, повысить эффективность мер морального и материального поощрения. Всеобщим достоянием становится опыт тех, кто безупречно проработал на заводе более 20 лет, — К. П. Комарова, Д. А. Попова, В. И. Передриевой, Л. Т. Поляковой, А. А. Исаева, И. Н. Бикиной, А. С. Андрюшина и других ветеранов. Мастер Михаил Петрович Фитисов за многолетний добросовестный труд награжден орденом Трудовой Славы III степени, многие передовики имеют медали «За трудовую доблесть» и «За трудовое отличие», награждены почетными грамотами, ценными подарками и т. п.

«Умелец с карданного» — так назывался очерк о славном трудовом пути М. П. Фитисова, напечатанный в изданном в Алма-Ате в 1977 году сборнике «Из одного металла». Здесь же упоминались и его товарищи по труду — наставники молодежи Е. Д. Кириченко, Н. Д. Строкина и Л. Е. Бабенко, воспитавшие не меньше десяти учениц каждая.

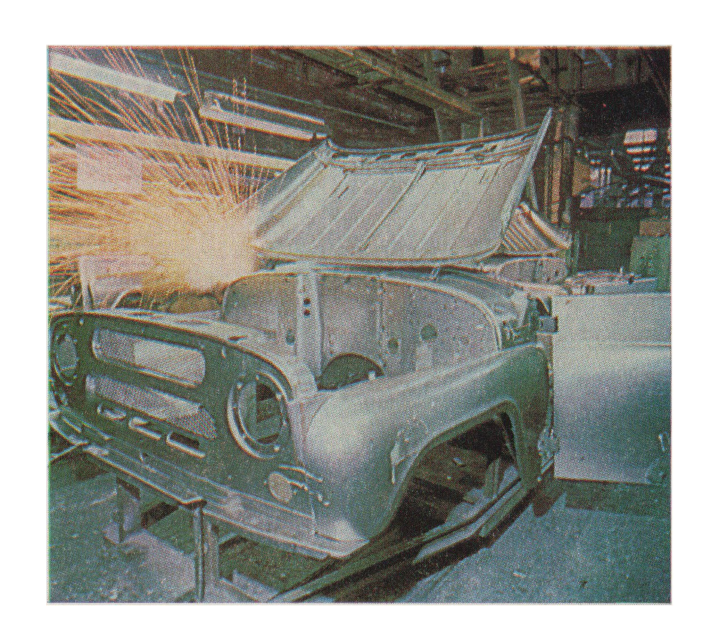


Вездеход УАЗ-469 на постаменте у заводской проходной



Площадь перед автозаводом

Новое здание заводоуправления

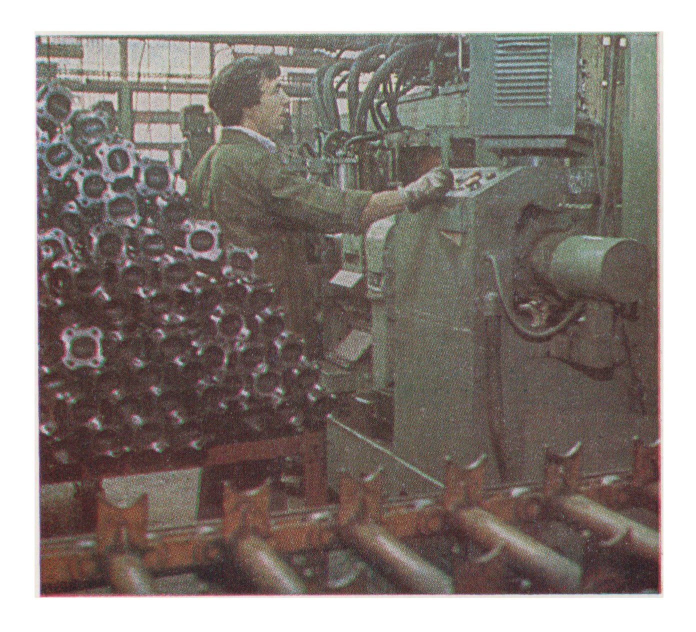




Линия сварки кузовов грузопассажирских автомобилей

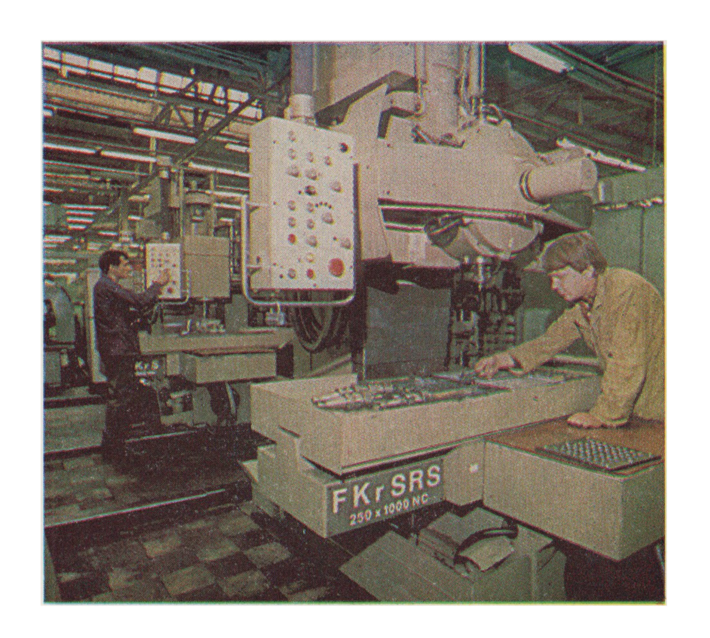
Главный конвейер автозавода (общий вид)

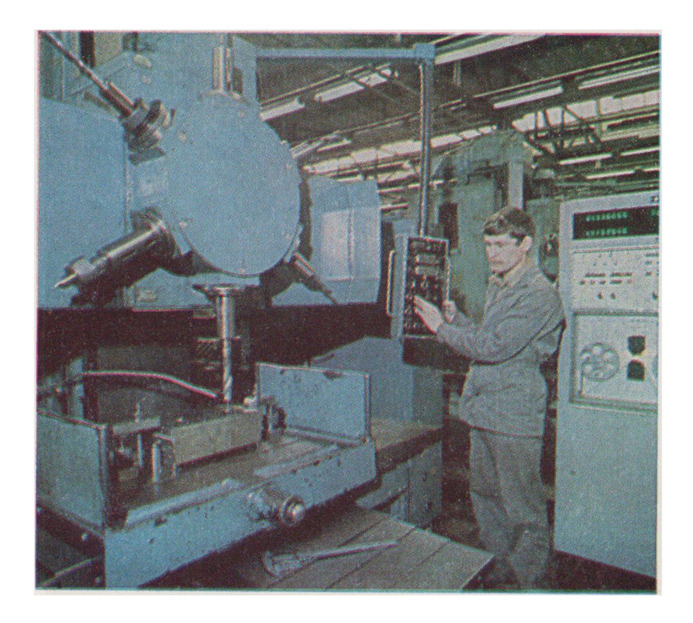




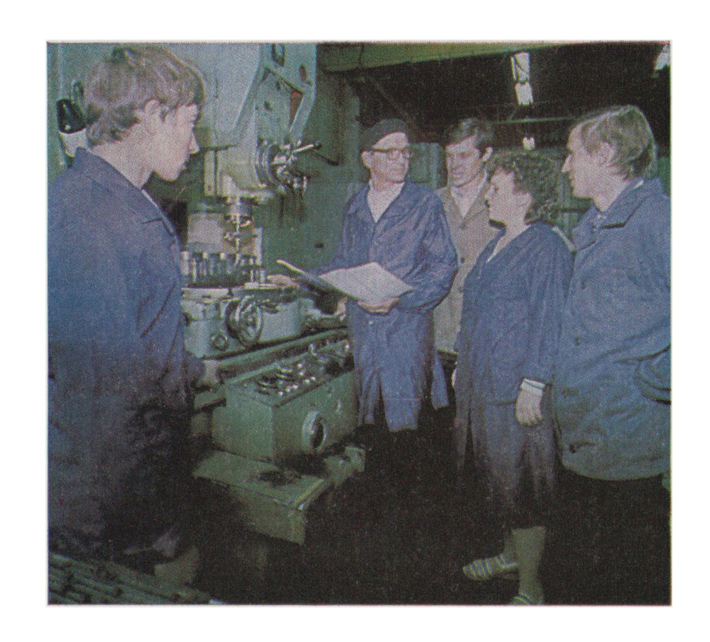
Сборка машин на главном конвейере

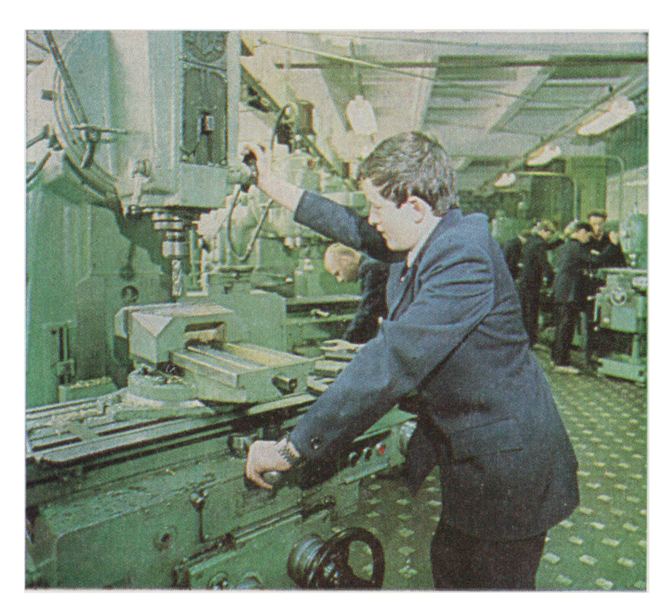
Линия сборки карданных валов на ульяновском заводе «Автозапчасть»





Станки с числовым программным управлением в инструментальном корпусе автозавода





Ульяновский моторный завод. Кавалер ордена Ленина А. В. Пыхтенков с молодыми рабочими

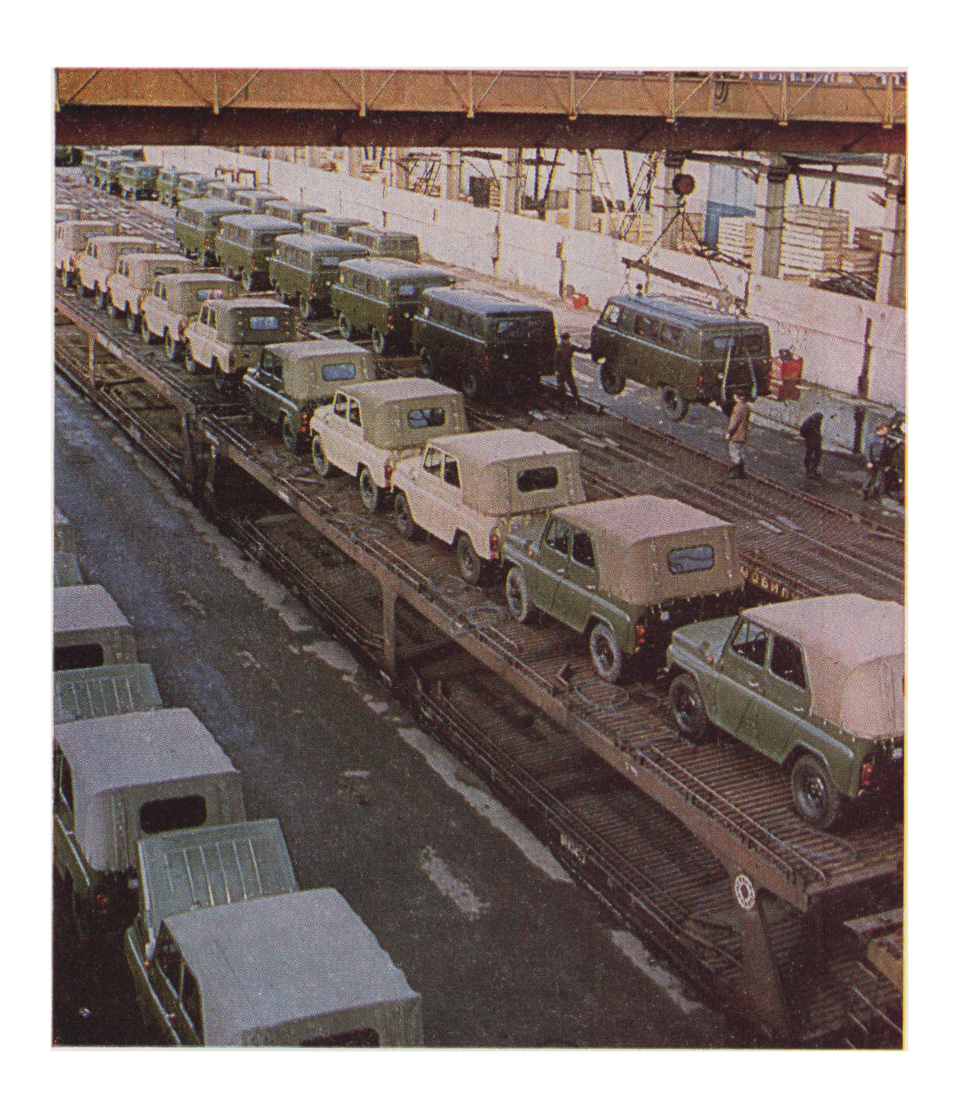
Учебно-производственный фрезерный участок. ГПТУ-7





Музей трудовой славы автозавода. Посвящение в молодые рабочие

Пионеры подшефных школ в заводском Музее трудовой славы



Во все концы мира уходит продукция УАЗа





Строится новый дом для автозаводцев

Панорама Засвияжского района





В столовой заводской здравницы

В холле профилактория

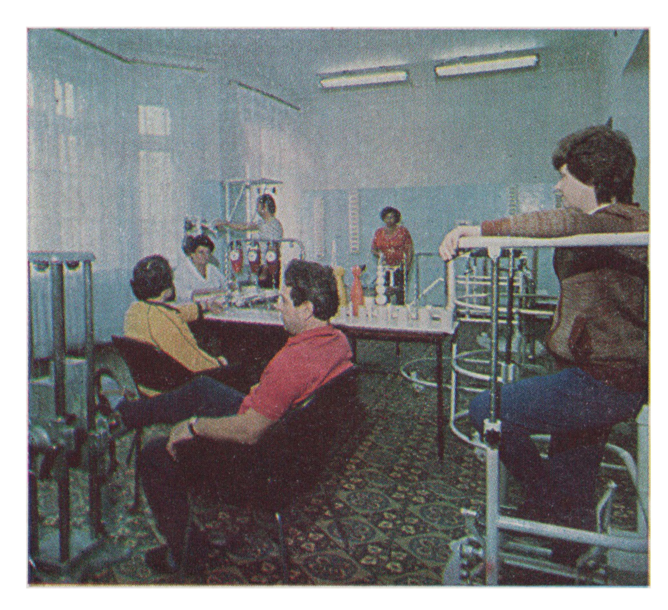




В детском комбинате автозавода «Ладушки»

Будущие автозаводцы. ГПТУ-7





Рентгеновский кабинет в медсанчасти завода

Палаты реабилитации выздоравливающих в заводской больнице



Автоматизированный центр медицинской диагностики





Танцевальный ансамбль «Волга» Дворца культуры и техники УАЗа

Народный театр музыкальной комедии Дворца культуры и техники. Сцена из спектакля «Севастопольский вальс»



Миниатюрные «уазики» в яркой упаковке — любимый сувенир ульяновцев и гостей города







Надежные, выносливые, быстроходные...

Всесоюзные соревнования на приз Дружбы народов

В годы двенадцатой пятилетки заводу предстоит освоить производство новых видов карданных валов для автомобилей ГАЗ и УАЗ.

В середине ноября 1985 года в состав производственного объединения «АвтоУАЗ» был включен харьковский завод «Автозапчасть». Еще в десятой пятилетке это предприятие начало поставлять на автозавод некоторые детали для сборки ведущих мостов. Сейчас тут осваивают производство все новых деталей и узлов, что значительно разгружает механосборочное производство УАЗа. Строительство новых цехов и ускоренное техническое перевооружение, особенно важное для этого небольшого и пока маломощного завода, позволит его коллективу уже в середине двенадцатой пятилетки выпускать продукции на 6—7 миллионов рублей.

Активность и инициатива, хозяйский подход к развитию производства и решению социально-бытовых вопросов становятся главными чертами работы руководства и парткомов всех входящих в объединение предприятий в новых условиях хозяйствования. Высшим совещательным органом объединения является совет «АвтоУАЗа», созданный для рассмотрения многообразных вопросов производственной, хозяйственной и социальной деятельности входящих в него заводов.

Главные новостройки двенадцатой пятилетки — это рамный корпус и новое административное здание на УАЗе, крупный механический цех по производству телескопических амортизаторов в Краснодоне, пристройки к существующим цехам и строительство новых на ульяновском заводе «Автозапчасть» и Чимкентском заводе карданных валов, новые производственные мощности для изготовления дизельных двигателей на Ульяновском моторном заводе, предприятие по производству полуторатонных автомобилей в Кировабаде. Мощный хозяйственный комплекс, которым стали заводы производственного объединения «АвтоУАЗ», развитие и совершенствование кооперации между ними позволяют решать все более сложные и масштабные задачи, успешно выполнять государственные планы и социалистические обязательства.

ГЛАВА ДЕСЯТАЯ

Что такое джип

«Уазики» на дорогах всего мира

«Неразрушимый УАЗ-469Б»

В испытаниях и экспедициях

Они же автогонщики

Десятки видов и марок автомобилей, выпускаемых во многих странах, демонстрируют свою скорость и комфорт, экономичность и безопасность на автострадах мира. Но есть машины, которым приходится передвигаться не по асфальтовой глади. И лучшей

рекламой для таких автомобилей — «вагонников» и джипов — служит их использование именно в условиях бездорожья.

Джипы — категория машин, очень популярных во всех странах. Еще в начале 40-х годов модели автомобилей марки «Виллис» постепенно вытесняются машинами заводов Форда с индексом «Джи-Пи-Ви» — по начальным буквам английских слов «дженерал перпоуз вийкл» (машина универсального назначения). Солдаты американских, английских и канадских частей стали называть все такие машины общим словом «джи-пи». А после второй мировой войны слово «джип» стало интернациональным, утратило кавычки и стало обозначать особую разновидность легковых автомобилей повышенной проходимости.

В мирное время джип оказался превосходным и незаменимым помощником геологов, нефтяников, дорожников, строителей, медиков, работников сельского хозяйства. За производство джипов берутся многие известные фирмы.

Немалый вклад в создание подобной техники внесла и советская автомобильная промышленность. На Горьковском автомобильном заводе уже в 1938 году начинают проектировать машины, у которых все колеса являются ведущими, и даже создают экспериментальный образец — ГАЗ-61. Проведенные накануне войны испытания этой и аналогичных машин позволили ведущему конструктору завода В. А. Грачеву в кратчайшие сроки спроектировать для нужд фронта весьма простой в производстве ГАЗ-64, по сути первый советский джип. Летом 1941 года Горьковский автозавод приступил к серийному производству этого автомобиля. После нескольких модернизаций его сменил знаменитый ГАЗ-69, выпускавшийся почти два десятилетия. Только в декабре 1972 года он уступил место на конвейере более совершенному УАЗ-469.

В последние десятилетия новые советские вездеходы успешно конкурируют с продукцией известных заводов США, Англии, Японии, ФРГ. Если составить список всех стран, куда экспортировались с 1956 года машины из Ульяновска, в него войдут названия чуть ли не 100 государств.

Трансафриканский пробег на четырех УАЗах принес им широкую известность в Италии. Кстати, уже много лет эти машины используются для перевозки многочисленных туристов на вулканы Везувий и Этна. На базе «уазиков» в Италии создаются пожарные машины, «дачи на колесах». Их используют для горноспасательных работ, геологической разведки, доставки воды и продовольствия в отдаленные горные селения.

В Швеции советские вездеходы доставляют горняков в труднодоступные районы добычи полезных ископаемых.

Управление по снабжению энергией южных районов Великобритании закупило большую партию УАЗов для ремонтных работ на линиях электропередачи.

«Генеральный директор торговой компании «Нэшнл трэйдинг лимитед» Говинд Маски, — писала газета «Известия», — в восторге от советских «уазиков», импортируемых Непалом. «Они прочнее и дешевле японских джипов, — говорит он. — Первая партия этих ав-

томобилей была распродана мгновенно. В наших горах такие машины просто незаменимы»[1].

Огромной популярностью пользуются ульяновские автомобили в странах Латинской Америки. На плантациях сахарного тростника и горных перевалах Сьерра-Маэстры, на строительных площадках Кубы и проселках острова Пинос — всюду наши вездеходы надежно несут службу. Нередко это единственный вид транспорта на размытых ливнями дорогах или песчаных отмелях побережья.

Традиционным импортером «уазиков» в Колумбии остается фирма «ТрактоУАЗ до Коломбия». Ежеквартальное иллюстрированное издание «Автоэкспорт информирует» приводит слова директора фирмы Педро Вега: «Неразрушимый УАЗ-469Б» — под таким лозунгом мы рекламируем советский вездеход. Машина дает нам право на этот броский эпитет... Покупатель нам верит. А купив, проверяет в деле. И вот мы уже видим, как в машину усаживаются восемь-девять человек, еще несколько пассажиров устраивается на подножках, специально пристроенных для этой цели, на крыше крепится багажник для дополнительных 200 килограммов груза, ну и, естественно, прицеп весом до тонны. И машина едет. Это надо видеть!»[2]

Возможно, подобной рекламе и свойственны некоторые преувеличения. Но вот несколько наиболее характерных из сотен присланных на завод в разные годы отзывов о работе «уазиков» в нашей стране и за рубежом.

«Наша фабрика получила автомобиль УАЗ-452Д. На этой машине с начала 1969 года и по сегодняшний день я уже проехал по различным дорогам 313 тысяч километров без капитального ремонта. За это время на основных узлах автомобиля не обнаружено ни одного дефекта. Отличную машину получил я от ульяновцев!

С братским приветом Веселин Йонев,
водитель с фабрики «Димитр Милчев» Софийского округа».

«...И в таких труднейших дорожных условиях, когда не один километр приходится ехать на первой, пониженной передаче, автомобиль зарекомендовал себя с самой лучшей стороны. Хороший двигатель, надежная ходовая часть, высокая проходимость, комфортабельность, мягкая амортизация — все эти качества создают великолепные условия для транспортировки самых тяжелых больных. Не одну жизнь спасла наша «санитарка». За это вам — создателям машины — от нас, медиков, огромное спасибо!

Врач Каменской участковой
больницы Горьковской области
Маричев».

«В торгпредство СССР в ДРА,
г. Кабул,

25 февраля 1984 г.

В ЦК НДПА, комитетах провинций, горкомах, райкомах и других парткомах эксплуатируются ульяновские автомобили УАЗ-469Б. За время четырех летней эксплуатации в различных климатических и рельефных условиях эти машины проявили себя с самой лучшей стороны. В будущем мы также намерены приобретать эти машины.

К их лучшим качествам относится и то, что и шоферы, и механики во всем Афганистане легко осуществляют ремонт этих машин.

---

[1] Известия, 1984, 7 июля.
[2] Автоэкспорт информирует, 1984, № 1.

Еще раз благодарим вас за качество УАЗ-469Б, желаем успехов коллективу Ульяновского автомобильного завода.

С уважением М. Шафи Азими, и. о. заведующего административно-техническим отделом ЦК НДПА».

Выше уже упоминалось о тех маршрутах, которые пролагали по дорогам страны и бездорожью испытатели ульяновских вездеходов. Немало нелегких автопробегов было совершено ими в 70-е годы, когда в самых экстремальных ситуациях проявлялись все новые качества лучших советских «вагонников» и джипов.

Четыре с половиной месяца продолжалась в 1973 году автоэкспедиция московских журналистов на двух автомобилях УАЗ-469 по маршруту Москва — Магадан — Москва. Водители-испытатели Ульяновского автозавода В. Ф. Спиридонов и Ю. П. Савоськин преодолели около 40 тысяч километров. Путь пролегал по шоссе и проселкам, по льду сибирских рек и озер, пескам и горным перевалам. В результате этого пробега на страницах газет и журналов появилось немало публикаций о достижениях советских людей в девятой пятилетке, о героях войны и труда, дружбе народов СССР. Часть этих материалов была впоследствии перепечатана зарубежными изданиями. В одном из очерков руководитель автопробега корреспондент АПН Л. Митрофанов описывал характерный эпизод, когда на подходе к станции Зима на глазах у изумленных людей, ожидающих переправы, «уазики» преодолели с ходу быструю речку глубиной не менее метра.

Вскоре после этого пробега из Москвы на завод пришло письмо:

«Уважаемые товарищи!

Объединенная редакция газет «Москоу Ньюс», «Нувель де Моску», «Новедадее де Моску» и «Абна Моску» выражает искреннюю благодарность коллективу завода за подготовку и организацию автоэкспедиции по маршруту Москва — Магадан — Москва... Редакция просит вас передать большую благодарность водителям тт. Спиридонову В. Ф., Савоськину Ю. П. Мы восхищаемся их высокой квалификацией в вождении автомашин. Свидетельство тому — безаварийность пробега.

Большое спасибо партийной и профсоюзной организациям, конструкторам, инженерам, рабочим, создавшим уникальные вездеходы, которыми по праву может гордиться советское автомобилестроение».

В конце августа 1974 года корреспондент ТАСС Э. Мальбахов писал в «Комсомольской правде» о «необычных испытаниях вполне обычных, то есть серийных, УАЗ-469Б в особо сложных условиях высокогорья. Три автомобиля этой новой модели объединения «АвтоУАЗ» поднялись по серпантинному склону Эльбруса на высоту 4 тысячи метров над уровнем моря»[1].

Этими испытаниями руководил инженер-конструктор Нальчикского высокогорного геофизического института А. П. Берберашвили. Он, первый в мире мотоальпинист, сумел до этого на мотоцик-

---

[1] Комсомольская правда, 1974, 29 августа.

ле собственной конструкции покорить восточную вершину Эльбруса, поднявшись на высоту более 5 600 метров.

Несколько дней вблизи поселка Терскол шли тренировки. Каменистые склоны, крутые неровные подъемы были в новинку даже опытным испытателям автозавода (и к тому же отличным спортсменам-гонщикам) Владимиру Дунаеву, Юрию Булагину и Владимиру Харуже.

Ранним утром три ярко окрашенных «уазика» — красный, желтый и голубой — стартовали из Терскола, расположенного на высоте 2 150 метров над уровнем моря.

«Ледовая база... Дальше дороги нет, — писал Э. Мальбахов. — Мощность двигателей сократилась процентов на 40. Однако упрямые детища Ульяновского завода продолжают продвигаться дальше.

Закаменелая шероховатость фирнового снега. Острые зазубрины льда. Моторы воют до хрипоты, шины с визгом цепляются за неровности белого поля. Вон он, «язык» одного из эльбрусских ледников. Здесь 4 тысячи метров над уровнем моря. Отсюда — в обратный путь...» [1]

По своей проходимости, надежности, простоте обслуживания и неприхотливости ульяновские вездеходы превосходили многие зарубежные аналоги. Однако шло время, и по некоторым характеристикам они начинали отставать от мировых стандартов.

19 июля 1977 года с центральной площади Ульяновска взяли старт машины, несколько отличавшиеся от серийных. На них была установлена новая светотехника, улучшены тормоза, снижена токсичность выхлопных газов, более удобными стали сиденья для водителя и пассажиров. Колонне, которую возглавлял инженер-испытатель В. Н. Рябушкин, предстояло пройти по дорогам страны более 10 тысяч километров и значительную часть их — через труднодоступные места Средней Азии и Закавказья. А менее чем через два года в сложный и длительный пробег через Каракумы отправились семь модернизированных автомобилей с отличными испытателями, которыми руководил опытный наставник Г. А. Халитов. Путь колонны во многом совпадал с машрутом первого испытательного пробега 20 советских автомобилей в 1933 году. Как и 40 лет назад, каракумский пробег показал, что советская машина — вполне современный автомобиль, годный для эксплуатации во всех уголках Советского Союза, в самых разнообразных климатических и почвенных условиях.

Сотни тысяч, если не миллионы километров «намотали» с середины 50-х годов испытатели на машинах с маркой УАЗа, и нередко по дремучему бездорожью, льду рек и озер, пескам пустыни и горным перевалам.

В 1984 году, когда отмечалось 60-летие советского автомобилестроения, главным объектом очередных испытаний стал выпущенный Ульяновским моторным заводом модернизированный двигатель повышенной мощности и более экономичный, чем прежние.

---

[1] Комсомольская правда, 1974, 29 августа.

На протяжении долгого пути, который официально именовался «пробегом в районах жарко-пустынной и высокогорной местности», за показателями многочисленных датчиков, вживленных в тело двигателя, внимательно следили инженер-испытатель моторного завода Геннадий Ермохин и конструктор электронной аппаратуры Вячеслав Ронжин. Сотни замеров были сделаны ими во время утомительного броска через плато Устюрт, в песках Каракумов и разреженном воздухе памирских перевалов. Последующий анализ состояния узлов и деталей показал, насколько надежен и экономичен новый двигатель. Хорошие отзывы дали о нем и водители автозавода Иван Макарихин и Александр Вьюгов, на чьих машинах были установлены опытные моторы. Немало прояснили картину и данные других испытаний, которые велись одновременно в разных почвенно-климатических зонах страны.

Кстати, маршрут, проложенный заводскими испытателями в середине 50-х годов, стал со временем далеко не единственным, где проверялись новые машины. Слабые места в кузове и подвеске необходимо было испытывать на булыжно-щебеночных покрытиях. Такие дороги, километр которых поначалу приравнивали к 20 километрам асфальта, были выбраны для пробегов в Белоруссии, Ярославской области и вблизи небольшого украинского городка Мелитополя. Именно на таких нелегких трассах быстрее всего выявлялись любые дефекты.

Памятными для многих водителей, инженеров и конструкторов стали испытания вездеходов в северных районах страны. Они начались с середины 60-х годов, когда на заводе были выпущены первые образцы санитарной машины для районов Крайнего Севера и Сибири УАЗ-452АС — с дополнительным отоплением, двойными стеклами в салоне, усиленной теплоизоляцией пола, крыши и боковин. Эти машины должны были пройти всестороннюю проверку на трудных дорогах, при морозах, доходящих до 60 градусов.

— В первый раз мы шли до Якутска от станции Большой Невер, куда машину доставили поездом, — вспоминает инженер-испытатель Н. М. Курочкин. — Это были самые первые испытания северного варианта «санитарки», в которой многое предстояло еще доводить и улучшать. Нам сразу повезло. На этих же дорогах испытывали свои новые машины горьковчане. Они охотно давали нам пользоваться некоторыми своими приборами, вместе с нами думали, как лучше разместить второе лобовое стекло, вообще давали немало полезных советов. Да и мы сами приобрели во время этих испытаний ценный опыт, а наши данные и наблюдения помогли конструкторам совершенствовать дальше эту модификацию.

Запомнили ульяновские испытатели и эпизод, который произошел во время второго пробега. В нем участвовали уже три машины, более обширной была и программа испытаний. Автомобиль, который водил Ю. А. Рукин, предоставили на несколько дней в распоряжение врачей санитарной авиации. Морозы тогда доходили до 50 градусов, об использовании самолетов не могло быть и речи. И вот, прямо в машине, которая везла роженицу из районного центра в Якутск, врач и медсестра успешно приняли роды. А на-

завтра испытатели узнали, что в честь их родного города девочку решено назвать Ульяной.

Лютые морозы уже не страшили автозаводцев, когда их машины в третий раз отправились на Север, чтобы испытать усовершенствованные узлы и механизмы, термоизоляцию кузова, новые составы смазки и тормозной жидкости. Несколько дней в районе Оймякона было 60 градусов ниже нуля, а в салоне «санитарок» поддерживалась температура плюс 30.

Так все более уверенно осваивали ульяновские вездеходы новые и новые территории нашей необъятной страны, продолжая приносить неоценимую пользу работникам самых разных профессий. Одним из важнейших достоинств машины была возможность использования ее в чрезвычайных обстоятельствах. Недаром столь популярны оставались именно ульяновские варианты автомобилей «скорой помощи».

А новые семейства и модели «уазиков» продолжали достойно представлять советское автомобилестроение в десятках стран мира, на равных соперничая с лучшими современными вездеходами.

В 1974 году из длительной поездки по десяти странам Европы возвратилась колонна ульяновских машин. Автобус, грузовик, фургон и новый по тому времени вездеход УАЗ-469 входили в состав передвижной выставки советских автомобилей и гаражного оборудования, организованной по инициативе Всесоюзного объединения «Автоэкспорт» и Министерства автомобильной промышленности СССР.

Автомобили, сделанные на родине В. И. Ленина, вместе с «Волгами», «Жигулями», «Москвичами», «Запорожцами», грузовиками и автобусами посетили свыше 50 европейских городов. По гладким шоссе и перевалам они прошли за 70 дней 13,5 тысячи километров, побывав в Финляндии, Норвегии, Швеции, Дании, ФРГ, Голландии, Бельгии, Франции, Швейцарии и Австрии. Управляли УАЗами опытные водители и инженеры-испытатели Г. Н. Михирев, В. И. Даманский, Л. А. Вершинин, братья Корунковы.

Леонид Андреевич Вершинин, вернувшись домой, рассказывал:

— Характерно, что среди посетителей почти во всех странах было много детей. Некоторые из них неплохо говорили по-русски. Нам особенно приятно было услышать признание одного норвежского подростка. «До вашего приезда, — сказал он, — у нас тут тоже была выставка зарубежных машин. Но посмотреть их как следует почему-то не давали. И только вы, русские, раскрыли так гостеприимно дверцы своих автомобилей».

На рассвете 9 января 1975 года три автомобиля УАЗ-469Б, один УАЗ со специально установленным дизельным двигателем и мотоцикл с коляской «МТ-9 Днепр» направились в Неаполь, чтобы затем на пароходе переправиться в Тунис. Вес снаряжения, которым был нагружен каждый «уазик», составлял 900 килограммов.

Экспедиция была организована по инициативе главного редактора журнала «Фуори страда» («Без дороги») Джоржио Петерини. Из Туниса ее участники двинулись на Гавес и Матмата. Это было первое «крещение» на труднейшей дороге через пустыню. Затем,

вместо того чтобы ехать по удобной асфальтированной дороге, путешественники решили пробираться по горам и скалам, крутым подъемам и спускам.

«Несмотря на груз, машины и мотоцикл вели себя прекрасно, — писали впоследствии итальянские журналисты. — И не было таких препятствий, которые могли бы их остановить... На всех 11 тысячах километров, из которых более 7 тысяч дорога шла по пескам, ульяновские машины оказались надежными, и те маленькие неприятности, которые случились с нами, были самым малым из того, что можно было ожидать».

Так оправдались слова главы фирмы, импортирующей в Италию советские вездеходы, Фернандо Марторелли, которые он произнес накануне пробега: «Мы хотим показать, что человек может путешествовать по пустыне с такой же гарантией безопасности, с какой он едет по морю на пассажирском теплоходе. Я полностью уверен в советской технике. УАЗы не подведут ни при каких обстоятельствах, для них нет непроходимых дорог!»

Примерно через полтора года журнал «Фуори страда» проводил в Турине своеобразные состязания, на которых демонстрировали свои возможности автомобили повышенной проходимости.

В статье В. Старчевского «Сахара—Этна—Эльбрус», опубликованной вскоре журналом «Юность», так описывался один из ключевых эпизодов этих состязаний:

«В присутствии нескольких тысяч зрителей «Джипы», «Тойоты», «Фиат-компаньолы», «Лендроверы», «багги» и УАЗ-469 взяли старт у подножия Альп. После десятидневных дождей и без того сложную трассу с крутыми подъемами и спусками совсем развезло. Большинство водителей надели на колеса спасательные цепи. Но от начала до конца с первой попытки трассу прошел только один автомобиль — УАЗ-469» [1].

А в октябре 1978 года в городе Сан-Ремо проходил второй европейский конкурс автомобилей повышенной проходимости. И здесь первые места заняли ульяновские вездеходы, а представителю автозавода А. И. Кузнецову был вручен главный приз «Серебряный домкрат».

В сентябре 1982 года читатели «Правды» узнали о «впечатляющей победе» советских вездеходов на 8-м чемпионате Италии. «На соревнованиях, — писала газета, — первоначально на старт вышло свыше 70 автомобилей, среди которых были представлены все ведущие марки... Абсолютным чемпионом состязаний, проходивших в несколько кругов, стал гонщик Габриэле Консолацио на советском автомобиле УАЗ-469Б, защищавшем честь советского внешнеторгового объединения «Автоэкспорт» [2].

Да, выигрывая во многих странах сравнительные автоиспытания, УАЗы все чаще приносили своим экипажам победные лавры и на спортивных трассах. Сами автозаводцы впервые вывели своих гонщиков на первенство Союза в 1960 году. Надо сказать, что

---

[1] Юность, 1977, № 3.
[2] Правда, 1982, 30 сентября.

спортсменов-автомобилистов как таковых на заводе тогда еще не было, но были отличные водители-испытатели.

— А любой, даже средний по нашим меркам, испытатель, — считает заместитель начальника отдела испытаний управления главного конструктора Валентин Николаевич Рябушкин, — может выступать на уровне кандидата в мастера спорта, настолько отлично знает он машину и владеет техникой вождения. Но чтобы допустили к соревнованиям такого высокого ранга наших ребят — Анатолия Курочкина, Владимира Корункова и Юрия Рукина, пришлось нам пойти на некоторые ухищрения и оформить им первый спортивный разряд. Результаты всесоюзного первенства оправдали наши ожидания: Курочкин занял второе место в личном зачете, Корунков — четвертое. То есть по нынешним нормативам они выполнили норму мастера спорта.

Начиная с 1965 года автозаводские спортсмены постоянно участвуют во всех крупных соревнованиях по автокроссу и практически всегда добиваются победы. Четырехкратным чемпионом СССР стал прославленный гонщик Владимир Дунаев, принявший спортивную эстафету у лучшего спортсмена 60-х годов — инженера-испытателя Анатолия Курочкина. У Дунаева — три серебряные и две бронзовые медали всесоюзных первенств.

В последние годы отличные результаты показывают на соревнованиях по автокроссу водители-испытатели Александр Мальков (двукратный чемпион СССР), Владимир Харужа, Александр Ершов и Виктор Савельев.

— Итак, финал, главный этап гонки. Сразу же со старта уходит вперед Владимир Коломеец из Новосибирска, — доносится из динамиков голос бессменного комментатора Всесоюзных соревнований на приз Дружбы народов Э. Е. Кривина, начальника бюро управления главного конструктора.

Эти традиционные соревнования проводятся в последние годы зимой на труднейшей трассе в районе села Арское Ульяновского района. Гонщики Ульяновского автозавода на своих машинах неизменно занимают на них призовые места. И эти, двенадцатые, соревнования не были исключением.

— Уже несколько минут всем нам кажется, — продолжает комментатор, — что никто, даже Владимир Дунаев, идущий третьим, не составит достойной конкуренции этому упрямому гонщику из Сибири... Уже семь кругов мчится Коломеец по обледенелой трассе, мастерски управляя машиной на таких коварных подъемах, спусках и поворотах... Но что это? Машина Владимира Дунаева резко пошла на обгон «уазика», за рулем которого находится Геннадий Ершов... а теперь и самого лидера, которого, казалось, уже невозможно догнать... Смотрите: завязывается полная драматизма дуэль. Вперед вырывается то Дунаев, то Коломеец. Последний круг, поворот... И Владимир Дунаев неудержимо мчится к финишной прямой. Молодец Володя! Он еще раз блестяще доказал, что значит неизменная воля к победе и мастерство настоящего спортсмена!

Все спортивные состязания автозаводских гонщиков являются

как бы продолжением испытаний ульяновских вездеходов. Не только длительные дорожные, но и форсированные испытания, даже автокроссы, нередко давали «добро» жизни нового автомобиля или модернизации серийного, а порой заставляли конструкторов и технологов отказываться от самых, казалось бы, заманчивых идей.

С каждым годом увеличивается на заводе объем стендовых испытаний новых узлов и механизмов. Но по-прежнему нелегкой и очень важной остается работа испытателей, дающих путевку в жизнь новым ульяновским вездеходам, которые все увереннее завоевывают рынки и дороги всего мира.

ГЛАВА ОДИННАДЦАТАЯ

Растет завод — растут люди

Новь Засвияжского района

Ветераны остаются в строю

Маршруты комсомольских автопробегов

Центр культуры и отдыха

Забота о здоровье заводчан

Вопросы быта и социально-культурного строительства, удовлетворения духовных потребностей работников всегда были в центре внимания руководства, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций Ульяновского автозавода. Конечно, в тяжелые военные времена, когда все помыслы людей были направлены на то, чтобы помочь фронту, приблизить победу, эти вопросы отходили как бы на второй план. Но уже в конце 40-х — начале 50-х годов они стали занимать все больше и больше места в планах ульяновских автозаводцев. Одновременно с цехами и корпусами УАЗа строятся жилые дома, больница, Дворец культуры и техники, детские сады и пионерские лагеря.

В дни, когда завод отмечал свое 30-летие, старший мастер ОТК отдела сбыта В. П. Захаров принес в редакцию многотиражки статью под примечательным названием «Растет завод — растут люди». «Вглядываюсь в ручеек автозаводцев, растекающийся от центральной проходной, — писал рабкор, — идут ветераны, в чьей памяти еще живы первые два корпуса, с которых начинался завод, и деревянный забор с двумя узкими проходными. Идут молодые рабочие, которым едва ли ведомо, что было здесь тогда, много лет назад... Всего десять человек обслуживали отдел сбыта в 1947 году. Сейчас тут трудится более сотни человек, среди которых ветераны завода. Е. А. Антонова работает более четверти века. Начинала Елизавета Алексеевна кладовщицей, сейчас это опытный инженер экспортной группы. Более чем в 60 стран мира оформляет эта группа отправление автомобилей».

Растет завод, растут люди... Честь и хвала тем из них, кто де-

сятки лет проработал здесь простым станочником, слесарем, кузнецом, сборщиком, заслужив авторитет коллектива и высокие награды Родины. А сколько на заводе тех, кто начинал свой трудовой путь станочником, бригадиром, мастером, рядовым технологом, а теперь занимает или занимал до ухода на заслуженный отдых высокие и ответственные посты! Это первый заместитель генерального директора Л. В. Анфимов, технический директор И. Н. Тарасов, бывший председатель профкома объединения В. И. Катков, директор корпуса вспомогательных цехов Ю. К. Скорняков, бывший заместитель технического директора С. И. Быстров, начальник производственного управления УАЗа В. Н. Башаев, заместитель коммерческого директора А. Ф. Шкунов, бывший редактор заводской газеты С. А. Теленков, заместители главного конструктора и главного технолога, директора производств, начальники корпусов, цехов и пролетов...

Еще с 40—50-х годов ведут отсчет своему рабочему стажу многие трудовые династии: Салатовы, Скорняковы, Яцуки, Волковы, Морозовы, Володины... Только в одном ремонтно-механическом цехе завода три такие династии — семьи Желтовых, Макаровых, Савицких.

Растет профессиональное мастерство тысяч заводчан, их трудовая и политическая активность. И конечно же растут год от года их духовные запросы, их потребности.

— Когда я, работая бригадиром электриков, был избран в 1970 году депутатом Верховного Совета СССР, — вспоминает Владимир Иванович Катков, — главные вопросы на депутатских приемах были связаны с жильем, устройством детей в садики и ясли. Немало подобных вопросов приходилось решать и другим депутатам высшего органа нашей государственной власти — слесарю моторного завода Владимиру Федоровичу Тумаеву, кузнецу УАЗа Петру Егоровичу Казакову. Несколько раз присутствовал я на приемах у Галины Ивановны Пустынниковой — комсомолки, слесаря механосборочных работ главного конвейера. Она была избрана депутатом Верховного Совета СССР в 1984 году. И что же: основные просьбы к депутату, казалось бы, те же самые, что и 15 лет назад, но содержание их, масштабы уже другие. Все больше людей хочет улучшить свои жилищные условия, и без того неплохие, да и мы теперь имеем гораздо больше возможностей удовлетворять растущие потребности заводчан. Судите сами: если в одиннадцатой пятилетке мы ежегодно сдавали по 12—13 тысяч квадратных метров жилья, то в этой сдаем по 21 тысяче. Каждый год вводим в строй и детский комбинат на 160—200 мест.

Растет и хорошеет с каждым годом Засвияжский район Ульяновска. Только за 25 последних лет более чем в пять раз выросло его население, район украсили сотни многоэтажных зданий, широкие магистрали, окаймленные густыми зелеными насаждениями. Почти в шесть раз вырос за это время и объем продукции, которую производят предприятия района — уникальные станки и подъемные краны, детали для крупнопанельных домов улучшенной планировки, электро- и гидроаппаратура. Но, пожалуй, самой извест-

ной в нашей стране и за рубежом продукцией района по-прежнему остаются ульяновские вездеходы.

22 апреля 1984 года, в 114-ю годовщину со дня рождения В. И. Ленина, Центральное телевидение показывало большую программу, посвященную сегодняшнему дню родины Ильича. Начиналась передача с видеокадров, снятых накануне в Торжественном зале величественного Ленинского мемориала, где проходил ежегодный ритуал — посвящение молодых автозаводцев в рабочий класс. Теплые напутственные слова говорил юношам и девушкам ветеран автозавода Герой Социалистического Труда Виктор Арсентьевич Салатов. Позже, отвечая на вопрос журналиста о том, с какими мыслями и чувствами смотрит он на молодое пополнение автомобилестроителей, Салатов сказал:

— Я вспомнил, как складывались мои молодые годы. В 1924 году на тогдашнем АМО начал трудиться отец. Строили автомобили старшие брат и сестра. Сюда же, на ЗИС, в самом начале войны 15-летним подростком пришел и я, а потом вместе с частью заводчан проделал долгий путь на берега Волги. С той поры все мои планы, чаяния и помыслы были связаны с Ульяновским автозаводом, на котором я проработал слесарем-лекальщиком, а потом и шлифовщиком более 40 лет. 20 молодых рабочих обучил я своей профессии за это время. И вот с радостью и надеждой всматриваюсь в лица тех, кто завтра встанет в наш рабочий строй.

Имя В. А. Салатова открывает список более 60 заводчан, которым присвоено почетное звание «Лучший наставник УАЗ». Каждый из этих людей воплощает в себе лучшие качества советского рабочего—прекрасного специалиста, человека высокой технической и общей культуры, активного общественника. Среди них ветераны войны и труда — слесарь цеха № 27 И. А. Бобров, бригадир наладчиков цеха шасси кавалер ордена Ленина А. М. Полбин, оператор механического цеха № 2 Е. Ф. Блюденова, мастер ремонтно-механического цеха П. А. Марченко и еще десятки людей, отдавших заводу много лет безупречного труда и продолжающих отдавать рабочему пополнению свой богатейший опыт и душевное тепло.

15 марта 1984 года во Дворце культуры и техники проходил десятый слет наставников УАЗа.

Звучат взволнованные поэтические строки о рабочих руках, на сцене молодые участники художественной самодеятельности показывают пантомиму, славящую созидательный труд. Доброе слово о тех, кто обучает молодежь десяткам разнообразных профессий, произносит бессменный председатель совета наставников УАЗа Владимир Филиппович Лукин, начинавший свой трудовой путь еще на ЗИСе, 50 лет назад.

Сегодня несколько человек получают звание «Лучший наставник УАЗ», и среди них совсем еще молодой Вячеслав Морозов — невысокий, ладно скроенный, улыбающийся... Династия Морозовых началась с прихода на завод его родителей — Анны Ивановны и Юрия Васильевича. А сегодня, если подсчитать стаж всей этой семьи, включая жену Вячеслава и ее отца, эвакуированного сюда со своим станком, — наберется века полтора, не меньше. Сейчас

Вячеслав Морозов — председатель заводского совета бригадиров, он возглавляет лучшую комсомольско-молодежную бригаду ремонтно-механического цеха, носящую имя XIX съезда ВЛКСМ.

Продолжают жить заботами предприятия и другие люди, отдавшие ему десятки лет добросовестного труда. Более 700 человек объединяет клуб ветеранов войны и труда УАЗа, работающий при Дворце культуры и техники. Много лет руководили его советом участник гражданской и Великой Отечественной войн Иван Степанович Сидельников и бывший зисовец Владимир Михайлович Фадеев. Немало сил и времени отдают работе в совете ветеранов Л. Т. Печенегова, В. Ф. Лукин, А. С. Чернов, И. О. Опалихин, К. П. Федотов, П. А. Пигулевский, П. К. Новоселов, О. П. Сидоренко, А. Ф. Бочкарева, Г. Н. Михалев, К. Н. Гусев и другие ветераны труда.

Разнообразные лекции и беседы, устные журналы, выступления самодеятельных коллективов и концерты профессиональных артистов, выезды в зону отдыха и другие города Союза — вот далеко не полный перечень того, что делается для ветеранов предприятия. И большинство из них, несмотря на преклонный возраст, оказывают посильную помощь заводу, работая здесь по нескольку недель в году. А заработанные средства перечисляются в Фонд мира, расходуются на посещение больных, текущие нужды совета ветеранов.

Доброй традицией стали и экскурсии по ленинским местам города, торжественные вечера, посвященные памятным датам, новогодние «огоньки». И конечно же одно из главных направлений работы совета ветеранов — это воспитание подрастающих поколений на замечательных примерах из истории родного завода.

Летом 1984 года на вечере, посвященном 60-летию присвоения комсомолу имени Владимира Ильича Ленина, в празднично украшенном Дворце культуры и техники собрались комсомольцы прежних поколений и нынешняя молодежь автозавода. Главной темой этого памятного вечера стал разговор о славных делах заводского комсомола. Вспоминали, как трудилась молодежь в суровые военные годы, как по ее почину за несколько дней были собраны средства на постройку эскадрильи боевых самолетов, получившей название «Родина Ильича», как в 1954 году отправились на целину почти 500 молодых автозаводцев... Вспоминали и недавние дни, когда молодежь объединения безвозмездно трудилась, отдавая заработанные деньги в фонд солидарности с героическим народом Никарагуа и в фонд XII Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве. Немало интересного рассказали молодежи люди, руководившие заводским комсомолом в 60—70-е годы, а сейчас занимающие ответственные посты на предприятиях объединения, в партийных и советских органах области.

Преемственность поколений особенно наглядно проявляется в военно-патриотическом воспитании. Комитет ВЛКСМ УАЗа проводит автопробеги по местам боевой славы советского народа — по местам сражений, в которых участвовали во время Великой Отечественной войны ветераны завода.

В конце июля 1983 года из ворот завода выехал оранжевый

микроавтобус с надписью на борту «Ульяновск — Курск». Главной целью комсомольского автопробега был сбор материалов о сражениях на Курской дуге. Молодые рабочие, инженеры, конструкторы Михаил Гущин, Людмила Попова, Наташа Печенегова, Эрик и Ольга Зеляевы, Евгений Прошанов стали свидетелями и участниками многочисленных торжеств, проходивших в этих памятных местах в честь 40-летия Курской битвы.

А еще до этого группа комсомольцев во главе с заместителем секретаря комитета ВЛКСМ Юрием Шахиным совершила автопробег по маршруту Ульяновск — Миасс — Челябинск — Свердловск — Набережные Челны — Ульяновск. Молодые автозаводцы с волнением слушали и записывали рассказы тех, кто в годы войны налаживал производство безотказных ЗИС-5 на эвакуированных в глубокий тыл филиалах Московского автозавода.

Запомнился заводским комсомольцам и автопробег по местам, где воевал бывший рабочий автозавода, полный кавалер орденов Славы Александр Михайлович Аблуков, командовавший в годы войны орудийным расчетом и совершивший немало боевых подвигов, а в мирное время добившийся больших успехов в труде. Именем его названа одна из красивейших улиц Засвияжского района, близ реки.

Постоянное внимание уделяется на УАЗе организации полноценного отдыха и досуга тружеников предприятия. Более 20 лет центром культурной жизни Засвияжского района является Дворец культуры и техники автозавода. Там рождаются новые праздники и обряды — торжественная регистрация новобрачных, праздники улиц района, посвящение в первоклассники, под девизом «Я — гражданин Советского Союза» проходит вручение паспортов.

Во Дворце культуры действует народный университет широкого профиля, один из лучших в области. Его долгое время возглавляла Л. Т. Печенегова (Яцук), которая была вожаком заводских комсомольцев в годы войны. Сейчас он включает 17 факультетов, где занимается около полутора тысяч человек.

Интересно работает киностудия Дворца: ее члены не раз выезжали для съемок в село, сразу же, на месте, проявляли пленку и демонстрировали жителям подшефных хозяйств кадры, рассказывающие об их труде на полях и фермах.

Любят заводчане свой самодеятельный театр музыкальной комедии. Его премьерой была поставленная осенью 1965 года оперетта Дунаевского «Белая акация». А уже через два года театр становится лауреатом Всесоюзного фестиваля самодеятельного искусства, за постановку оперетты Новикова «Королева красоты» он получает звание народного. На первые «гастроли» театр выехал к автозаводцам Горького, затем — в Ленинград, на празднование 25-летия снятия блокады. Там он выступал с опереттой «Раскинулось море широко». На показ в Москву он повез уже целых три оперетты. В 1985 году народный театр, которым руководит сейчас И. А. Егоров, подготовил несколько интересных программ ко дню 40-летия Победы и с успехом показал их жителям Ульяновска и области.

В этом же году отметил свой 20-летний юбилей и коллектив «Цирк на сцене», также получивший в свое время звание народного.

Сейчас Дворец культуры и техники по-прежнему ведет большую и разнообразную работу среди тружеников автозавода и жителей Засвияжского района, организуя устные журналы, чествование рабочих династий и передовых бригад, вечера-рапорты производств и вечера-портреты передовиков, торжественные проводы на заслуженный отдых, научно-практические конференции и фестивали технических фильмов, дни науки и техники на производстве и другие интересные и полезные культурные мероприятия.

Во Дворце создано около 40 различных самодеятельных коллективов, кружков и студий, в которых занимается более тысячи участников. Большой популярностью пользуются народный ансамбль танца «Волга», оркестр русских народных инструментов, ансамбль современного бального танца, хор русской песни, пионерский ансамбль «Орленок», литературное объединение «Горизонт». Среди членов литобъединения — рабочие, бригадиры, экономисты, инженеры, журналисты. Они пишут о красоте человека-труженика, о любви к родному заводу, о своих трудовых буднях.

Устав, поет отбой электроключ.
Нелегкая у сборщиков работа.
И трудный день как будто с неохотой
Мне подает прощальный солнца луч...

Это стихотворение бригадира слесарей Александра Козлова.

А фрезеровщик Анатолий Минаров размышляет о судьбах мира, об ответственности человека:

Мир лесов наших, рек,
Мир небес удивленных
Сбереги, человек,
От ракет устремленных!

Много лет пишет и печатает в книгах и газетах свои рассказы и повести сотрудник заводской многотиражки О. В. Крылова. Готовят к изданию свои произведения и другие члены литобъединения.

Летом 1982 года, вскоре после выхода постановления ЦК КПСС «О творческих связях литературно-художественных журналов с практикой коммунистического строительства», было заключено творческое содружество между Ульяновским автозаводом и редакцией журнала «В мире книг». Соглашением предусматривались регулярные встречи автозаводцев с писателями и работниками издательств, читательские конференции и многие другие мероприятия. Уже в 12-м номере журнала за 1982 год была опубликована первая подборка материалов, рассказывающих о делах и людях УАЗа. Открывалась она статьей генерального директора объединения В. И. Омельянчика «Наш завод». А спецкор журнала О. Дорофеев подробно рассказал о достоинствах ульяновских вездеходов, о производственных успехах автозаводцев, их дружбе с кни-

гой. Журналист приводил характерный диалог с лауреатом премии Ленинского комсомола 1977 года наладчиком автоматного цеха Александром Журавлевым, обслуживающим за рабочую смену семь сложных станков:

«— При такой загруженности на работе, при том, что общественные обязанности велики, удается находить время для чтения?

— Как же, без этого нельзя. Пока осваивал свой участок работы, перечитал кипу специальных книг и брошюр. Да и теперь к такой литературе часто прибегать приходится, производство-то сложное. Читать с детства любил. Перечитывал Джека Лондона, Константина Симонова — это любимое. Из современных — Чингиза Айтматова. «Буранный полустанок» читали? Значительная вещь, захватывающая...

— Библиотекой заводской, научно-технической пользуетесь?

— Сейчас меньше. Своя библиотека дома скопилась и покупаю довольно много. А раньше в библиотеке подолгу просиживал, она у нас очень богатая, без нее осваивать специальность было бы куда сложнее» [1].

140 тысяч томов содержится в шести филиалах библиотеки комитета профсоюза, которые посещают более 18 тысяч читателей. Новое здание одного из филиалов недавно открылось на территории завода. Огромный книжный фонд и к услугам 8 тысяч читателей научно-технической библиотеки.

Столичные журналисты, взявшие над автомобилестроителями своеобразное шефство, регулярно проводят здесь читательские конференции, публикуют материалы об истории, трудовых традициях и сегодняшних делах предприятия. Неоднократно посещал Ульяновск главный редактор журнала «В мире книг», известный писатель и литературный критик Ю. В. Идашкин. А в апреле 1984 года в гости к автозаводцам приезжали московские поэты Анатолий Преловский и Олег Дмитриев. Они выступали в красном уголке механосборочного производства, на главном конвейере, на собрании идеологического актива предприятия. Встретились гости и с членами литературного объединения «Горизонт», любителями книги и литераторами Ульяновска.

В октябре 1975 года на Ульяновском автомобильном заводе открылся Музей трудовой славы. В сотнях собранных здесь экспонатов и документов нашла отражение история предприятия, отсчет которой начался в грозном 1941 году, когда на берегах Волги было заложено новое автомобильное производство.

За прошедшие с тех пор 12 лет площадь помещений музея почти не увеличилась, но изменений в его экспозиции очень много. Здесь и величественная диорама действующих и строящихся цехов автозавода, и стенды, рассказывающие о славном прошлом предприятия и его нынешних свершениях, и многочисленные экспонаты, в том числе подарки музею от сотен посетивших его делегаций. Общее число посетителей музея приближается к 100 тысячам. В книге отзывов оставили свои записи жители всех уголков

---

[1] В мире книг, 1982, № 12.

нашей страны, граждане Чехословакии, Кубы, ГДР, Никарагуа, Вьетнама, Болгарии, Польши. Вот некоторые записи из этой книги:

«Дорогие ульяновские автомобилестроители! Большой вам привет и наилучшие пожелания от нашего коллектива! Успехи ваши поразительные, музей замечательный!

Представители Уральского автозавода г. Миасса
В. Д. Лапко, Н. А Зеленин.
10.11.76».

«Австрийская рабочая делегация ознакомилась с достижениями предприятия. Мы желаем от всего сердца больших успехов и в будущем. Ведь это в интересах и австрийского рабочего класса.

В. Каргер, Е. Райтман, Ф. Хальцер и др.
08.06.76».

«На делегацию представителей группы стран Латинской Америки и Карибского бассейна произвело большое впечатление посещение УАЗа, который является ярким свидетельством успешного развития советской экономики. Мы уверены, что социализм — это единственно возможный путь, на котором будет процветать рабочий класс всего мира».

«Мы, семья Касымовых из далекого Узбекистана, с большим удовольствием ознакомились в музее с историей завода, увидели много полезного и интересного. Семеро наших детей узнали теперь о трудовой доблести и героизме первых автозаводцев и достижениях нынешних тружеников объединения...»

«С интересом познакомился со славной историей Ульяновского автозавода и с самим заводом.

Желаю ульяновским автозаводцам больших успехов.

В. Г. Афанасьев,
гл. редактор газеты «Правда»,
депутат Верховного Совета СССР.
20 февраля 1984 г.».

Здесь, в музее, вручаются комсомольские билеты учащимся Засвияжского района, проводятся Ленинские уроки и встречи с ветеранами войны и труда, передовиками производства. Все эти мероприятия обязательно сопровождаются экскурсией по музею, которую интересно и умело ведет его директор А. А. Лазарева, отлично знающая историю предприятия, его сегодняшний день и перспективы развития.

Руководство и общественные организации всегда заботились о здоровье его тружеников. Практически с первых дней существования предприятия было организовано квалифицированное медицинское обслуживание автозаводцев. Еще морозной зимой сорок первого года в специально оборудованном бараке был развернут первый здравпункт, в котором оказывали необходимую помощь эвакуированным зисовцам. Но официально медико-санитарная часть завода начала свою историю с января 1943 года. Именно тогда в заводской поликлинике были оборудованы рентгеновский и физиотерапевтический кабинеты, лаборатория, организованы цеховые медпункты. Во второй половине 40-х годов открывается стационар на 30 коек, начинают вести прием больных врачи-специалисты: терапевт, педиатр, хирург, гинеколог, окулист, стоматолог, фтизиатр.

Значительно расширяются возможности медсанчасти завода в 1951 году. Ее штат составляют уже около 40 врачей и более 100

других медработников. Под стационар выделяют два приспособленных жилых дома, в специализированных отделениях и кабинетах ежедневно принимаются десятки больных. А год спустя на средства предприятия строится типовая поликлиника на 150 посещений в смену.

В марте 1971 года прямо на территории УАЗа открылась поликлиника на 500 посещений в смену. За годы девятой и десятой пятилеток она была оснащена современной лечебно-диагностической аппаратурой. 12 здравпунктов развернуто непосредственно в цехах. А в металлургическом, сборочно-кузовном производствах и корпусе вспомогательных цехов постоянно действуют три крупных профилактория, организованных по опыту ГАЗа. Они обслуживают более 2 тысяч рабочих ежегодно. Более 3 тысяч человек ежегодно поправляют здоровье в заводском санатории-профилактории, расположенном рядом со спортивным комплексом «Торпедо». С 1981 года здесь периодически отдыхают работницы с детьми. Тщательно продуманное комплектование этих заездов ведет комиссия по социальному страхованию при профкоме завода совместно с руководителями детских дошкольных учреждений.

За последние годы на программу «Здоровье» ульяновскими предприятиями объединения выделены большие суммы. В одиннадцатой пятилетке открылся новый лечебный корпус, на строительство которого затрачено около 1,5 миллиона рублей. Стационары больничного городка автозавода насчитывают теперь 800 коек. Ежегодно здесь лечится примерно 2 500 заводчан. К их услугам — несколько специализированных отделений, оснащенных новейшим оборудованием, и современная клинико-диагностическая лаборатория.

Большим уважением и авторитетом пользуются в производственном объединении руководители медицинских служб и квалифицированные врачи-специалисты В. А. Маслова, Г. В. Калашнова, В. С. Гурский, Н. А. Колобкова, Л. Я. Ярош, Ю. М. Илюхина, П. Г. Фомин, Р. М. Гизатуллина и десятки их коллег, а также медсестры, санитарки — словом, все, кто причастен к этому нелегкому и благородному труду.

Завод помог работникам медсанчасти в изготовлении десятков аппаратов механотерапии, которые успешно используются для лечения больных в отделении реабилитации. А чтобы уменьшить потери рабочего времени при проведении профилактических осмотров и повысить их эффективность, руководство и профком УАЗа решили выделить почти полмиллиона рублей на создание одного из первых в РСФСР автоматизированных центров медицинской диагностики с использованием современной вычислительной техники. Это стало еще одним весомым доказательством заботы Советского государства о рабочем человеке.

Красивейшие города Кавказских Минеральных Вод, Сочи, Евпатория, Алушта, Ялта, Друскининкай, Юрмала — вот далеко не полный перечень лучших курортов страны, где проводят отпуск заводчане, нуждающиеся в специализированном лечении. Ежегодно только за счет средств социального страхования более 2 тысяч

человек лечатся и отдыхают в санаториях и пансионатах, домах отдыха и на туристских базах.

Много внимания уделяется на заводе развитию спортивно-массовой работы. В начале 60-х годов физкультурой и спортом на предприятии занималось всего около 3 тысяч человек. За последние годы число членов добровольного спортивного общества «Труд» превысило 10 тысяч.

Воспитанники спортивных секций и детско-юношеской спортивной школы не раз становились чемпионами на крупных состязаниях. В 70—80-е годы на внутрисоюзных и международных турнирах отличились борцы вольного стиля Шавкат Хамидуллин, Анатолий Климачев, Евгений Давыдов, Владимир Забегалин, Равиль Замалетдинов, занимавшиеся под руководством тренеров А. И. Малышева и А. Н. Бильданова. Заметных успехов в различных видах спорта добивались работники завода Евгений Шугуров, Владимир Суровцев, Александр Агапов, Владимир Устюжанин, Игорь Солодилин, Людмила Анкудимова, Мария Абрашина, Василий Чекан, Юрий Федоров.

Но главное для руководителей заводского коллектива физкультурников — это массовость. И хотя еще не так часто, как хотелось бы, царит оживление в залах комплекса, на спортплощадках, водных и гаревых дорожках, основная масса заводчан все больше понимает, какую пользу несут им физическая культура и спорт. За последние годы здесь были подготовлены десятки мастеров и кандидатов в мастера спорта СССР, около сотни перворазрядников, более 5 тысяч спортсменов массовых разрядов и значкистов ГТО.

Работа клуба туристов, одного из популярнейших среди заводской молодежи, и подросткового клуба «Юный автомобилист», многочисленных секций и групп здоровья, проведение спартакиад, легкоатлетических кроссов и эстафет, в том числе и посвященных памятным датам, приобщают сотни автозаводцев к физкультуре и спорту, несут им здоровье, хорошее настроение, повышают работоспособность.

Постоянную заботу проявляют руководство и общественные организации о детях заводчан. Скромное двухэтажное здание на улице Автозаводской, выстроенное еще в 1947 году, — самый первый детский сад, принявший тогда 100 малышей. С ростом завода росла и потребность в дошкольных учреждениях. Несколько детских садов, уже более крупных, открываются в Засвияжье в 50-х годах, а в 1960 году построен первый детский комбинат, куда принимают детей с ясельного возраста. Спустя четыре года гостеприимно открывает свои двери большой детский комбинат под названием «Медвежонок».

В последнее время ежегодно входят в строй детские комбинаты, построенные по самым современным проектам, — светлые, просторные, красивые, оснащенные специальной мебелью. Опытные воспитатели занимаются с детьми по программе, утвержденной Министерством просвещения СССР. Всего дошкольные учреждения завода посещают около 3 тысяч малышей.

Излюбленным местом отдыха школьников стал пионерский лагерь имени Гая, расположенный в живописном лесу близ Ульяновска. Здесь каждый год весело и интересно проводят каникулы примерно 1 200 детей. Еще 500 отдыхают в лагерях при подшефных школах. Вскоре примет более 700 школьников новый пионерский лагерь, который строится в районе села Нагорное Чердаклинского района. Невдалеке находится и база семейного отдыха, куда каждое лето выезжают около 700 заводчан с детьми. А в соседнем Старомайнском районе заканчивается строительство туристской базы на 200 мест с помещениями для зимнего отдыха.

Все ощутимей сказывается на жизни и благосостоянии автозаводцев успешная реализация Продовольственной программы. Почти с первых лет существования предприятие связано с селом прочными узами. Завод производит запасные части для сельскохозяйственной техники (на миллионы рублей). Каждый год десятки заводчан в составе двух крупных уборочно-транспортных комплексов помогают собирать урожай сельским труженикам Сурского и Ульяновского районов. А в 1984 году завод начал усиленно развивать свое подсобное хозяйство — совхоз «Бутурлинский», где на почти 4 тысячах гектаров пашни выращиваются хлеб, зернофуражные и кормовые культуры, на фермах содержится около тысячи голов крупного рогатого скота и значительное поголовье свиней. Заводской сельскохозяйственный цех предприятия ежегодно поставляет 400 тонн мяса и около 10 тысяч центнеров молока. Эта продукция идет в заводские столовые, отделы и магазины кулинарии, больницы, детские комбинаты.

Все для блага человека труда! Целый комплекс непростых, но очень важных проблем, связанных с этим магистральным направлением политики партии, все успешнее решается на автозаводе и других предприятиях объединения.

ГЛАВА ДВЕНАДЦАТАЯ

За строкой решений съезда

На повестке дня — техническое перевооружение

Рождение новых автомобилей

Рабочее пополнение

Будущее начинается сегодня

Вскоре после окончания работы XXVII съезда КПСС были опубликованы утвержденные им Основные направления экономического и социального развития СССР на 1986—1990 годы и на период до 2000 года.

«Высшей целью экономической стратегии партии, — говорилось в этом историческом документе, — был и остается неуклонный подъем материального и культурного уровня жизни народа. Реа-

лизация этой цели в предстоящем периоде требует ускорения социально-экономического развития, всемерной интенсификации и повышения эффективности производства на базе научно-технического прогресса. Предстоит поднять на качественно новую ступень производительные силы и производственные отношения, кардинально ускорить научно-технический прогресс, обеспечить быстрое продвижение вперед на стратегических направлениях развития экономики, создать производственный потенциал, равный по своим масштабам накопленному за все предшествующие годы Советской власти»[1].

Существенно повышался объем капитальных вложений, направляемых на развитие машиностроительного комплекса. В производство широко должны были внедряться автоматические линии, машины и оборудование со встроенными средствами микропроцессорной техники, многооперационные станки с числовым программным управлением, робототехнические и другие комплексы.

В автомобильной промышленности ставилась задача «обеспечить увеличение и улучшение структуры выпуска автомобилей, более полно отвечающих потребностям народного хозяйства и задаче экономии топлива... Ускорить переход на производство легковых автомобилей с дизельными двигателями и высокоэкономичных переднеприводных моделей»[2]. Говорилось также о необходимости снизить удельный расход топлива автомобилями, уменьшить их удельную металлоемкость и снизить трудоемкость технического обслуживания.

Одновременно с этим в двенадцатой пятилетке должны были решаться большие задачи, связанные с дальнейшим подъемом народного благосостояния, все более полным удовлетворением растущих материальных и духовных потребностей советских людей — увеличением общественных фондов потребления, расширением помощи семьям, имеющим детей, улучшением жилищных и бытовых условий трудящихся, охраной их здоровья.

Все это требовало повышения роли производственного объединения и его отдельных предприятий в планировании, совершенствовании производства, техническом перевооружении, решении социальных вопросов; расширения хозяйственной самостоятельности.

Следует напомнить, что еще 19 июня 1984 года вышел приказ министра автомобильной промышленности СССР № 356 «О мерах по увеличению выпуска грузовых автомобилей на Ульяновском автомобильном заводе имени В. И. Ленина (производственное объединение «АвтоУАЗ»)». Этим приказом предусматривалось, в частности, значительное увеличение объема производства, главным образом за счет роста производительности труда, повышения удельного веса продукции высшей категории качества и выпуска товаров народного потребления.

В целях создания в двенадцатой пятилетке дополнительных

---

[1] Материалы XXVII съезда КПСС, с. 271.
[2] Там же, с. 289.

мощностей по увеличению выпуска малотоннажных грузовых автомобилей были выделены капитальные вложения, превышающие 135 миллионов рублей. Большая часть этих средств предназначалась для технического перевооружения предприятий объединения. Это дало возможность сэкономить весьма значительные материальные и топливно-энергетические ресурсы, увеличить прирост товарной продукции. Продолжались оснащение цехов и корпусов более современным оборудованием, реконструкция большинства производственных помещений, механизация и автоматизация трудоемких процессов.

Что конкретно означает для автозавода техническое перевооружение?

Специалистами предприятия в конце одиннадцатой пятилетки разработана комплексная программа «Прогресс-90», предусматривающая ускорение научно-технического прогресса более чем по 20 направлениям производственно-хозяйственной деятельности. В ходе выполнения этой программы вводятся в строй новые автоматические линии механической обработки, промышленные роботы. Все это позволило повысить технический уровень производства и значительно сократить число рабочих, особенно занятых на тяжелых ручных операциях. При этом заметно вырос объем производства.

На трудоемких сварочных работах внедряются роботы для дуговой и точечной сварки кузовов и кабин грузовых автомобилей.

— Что дает нам внедрение только этих роботов? — рассказывает главный инженер прессово-сварочного производства Б. Ф. Швыркунов. — Сейчас, например, на сварке дверей, полов и боковин автомобилей по нескольку человек на каждой линии пользуются подвесными сварочными машинами. Труд, надо сказать, нелегкий, к тому же не всегда обеспечивающий надлежащее качество. А вот механизированная линия предусматривает и применение роботов для дуговой и контактной сварки, и автоматическое перемещение узлов, загрузку деталей и выход готовой продукции. Весь процесс запрограммирован, микропроцессоры обеспечивают необходимую гибкость этой линии. Результат — освобождены от трудоемких операций несколько человек, значительно повысилось качество сварки... Другой пример: в этом же производстве мы собираемся применить уникальный многопозиционный пресс для штамповки крупных деталей кузова. Сейчас такие детали проходят у нас через 6—7 тяжелых прессов, на каждом из которых работают два человека. А уже в конце двенадцатой пятилетки, после установки нового оборудования, которое проектировалось нами вместе со станкостроителями ВАЗа, всем процессом будет управлять один оператор.

Техническое перевооружение УАЗа — это установка 25 автоматических линий, 900 современных станков и другого высокопроизводительного оборудования в механосборочном производстве. Это удлинение и модернизация конвейеров для сборки грузовых автомобилей, внедрение современного сборочного инструмента, технологические новшества на линиях окраски кузовов и кабин. Это

дальнейшая механизация складских работ с применением автоматических штабелеров, авто- и электропогрузчиков, транспортной тары.

Понятия, недавно еще новые, в начале 80-х годов стали привычными для миллионов людей труда: САПР — система автоматизированного проектирования, ГПС — гибкая производственная система, ЧПУ — числовое программное управление... Емкие и короткие, они как бы символизируют постоянное ускорение нашей индустрии, все чаще звучат в речи молодых автозаводцев, уверенно осваивающих новую технику.

Александр Лаврентьев, Радик Насыбуллин, Александр Фофанов первыми взялись «довести» прибывшие в инструментальный цех сверлильные, токарные и фрезерные станки с ЧПУ. Процессом превращения заготовки в деталь здесь должна управлять специально созданная программа — закодированная на перфоленте последовательность множества различных операций. Более 2 тысяч таких программ было создано за первые пять лет работы на этих станках.

— Сначала и подходить к ним было страшновато, — вспоминает Александр Лаврентьев, станочник со средним специальным образованием. — Дело совершенно для нас новое, и потом ведь производство у нас мелкосерийное, для изготовления каждого инструмента или штампа нужна своя программа. Многие тогда, в 82-м году, чего греха таить, встретили новые станки с недоверием: мол, возни с ними будет много, а пользы — еще неизвестно... Но немало нашлось людей, особенно среди ветеранов, которые охотно нам помогали. Программист, он ведь представляет математически, как ту или иную деталь изготовить. А эти люди своей смекалкой и руками до всего доходили, опыт у них огромный — вот и пригодился он в новом деле.

Нужно добавить, что не только ветераны производства, а и руководители, инженеры, мастера корпуса вспомогательных цехов — Ю. К. Скорняков, В. А. Свирелин, В. И. Миков, Д. А. Хренин, Г. А. Кискин, Н. П. Макаров и другие — очень много сделали и делают для внедрения новой техники, в частности станков с использованием электроэрозионных и электрохимических процессов, установок ионно-плазменного напыления, обрабатывающих центров, роботов, манипуляторов. Это позволяет увеличить объемы производства, значительно улучшить качество продукции, ускорить темпы развития собственного станкостроения. Руководители и мастера корпуса вспомогательных цехов заботятся и о том, чтобы сделать профессию станочника более престижной, привлекательной, придать работе творческий характер. Это помогает решать кадровые вопросы, которые также волнуют инструментальщиков.

Ускорение научно-технического прогресса необходимо на всех ступенях производства, начиная со стадии научной подготовки. Новые задачи предстояло выполнить и заводскому отделу АСУП (автоматическая система управления производством), существующему на УАЗе с марта 1972 года. Именно тогда на заводе было организовано подразделение, основной задачей которого являлось

внедрение вычислительной техники в сферу управления производством. Небольшая поначалу группа специалистов (Г. А. Буканова, В. М. Киселев, Ю. Г. Степанов, В. М. Шаломеева, Е. Ф. Кузнецова, А. Г. Михайлов, Л. И. Ягнышева, В. И. Вашурин и др.) при активной поддержке заместителя директора по экономическим вопросам А. М. Хазанова положила начало созданию отдела по разработке и внедрению автоматизированной системы управления основными производственными процессами на автозаводе.

Уже за первые годы своего существования отдел освоил сложные комплексы задач по планированию основного производства, расчетам производственных программ, потребности в металле, прочности автомобилей. Первая очередь АСУП работала на базе ЭВМ второго поколения. Но развитие производства, совершенствование структуры и организации управления заставили вскоре перейти на новую электронно-вычислительную технику, более современные средства сбора, подготовки и передачи информации.

Необходим был и совершенно новый подход к вопросам внедрения ЭВМ в организацию управления.

— Производственно-диспетчерские службы крупных цехов, — рассказывает начальник отдела АСУП завода Юрий Иванович Самсонов,— поначалу просто отказывались входить в нашу систему. Они продолжали работать по старинке, фиксируя всю необходимую информацию в своих журналах, хотя всюду уже имелись для этого специальные устройства — регистраторы производства... Немало сил ушло у нас на ломку психологии некоторых людей, выработку у них навыков работы с машинными документами — табуляграммами. Первыми убедились в эффективности работы по-новому цехи гальванопокрытий, арматурный, а за ними и другие. Что это дало? Значительно повысилась достоверность входных данных для расчетов на ЭВМ, быстрее стали делать анализ хода производства, причем сразу в стоимостных оценках. Лучше пошли дела и в службах снабжения, когда они тоже преодолели инертность мышления.

Уже к началу 80-х годов в отделе были сформированы три самостоятельные службы: проектная, производственная и техническая. Они осуществляют разработку программного и организационного обеспечения задач АСУП, решают вопросы, связанные с нормальной работой вычислительной техники и оснащением ею подразделений и служб завода.

Сейчас, пожалуй, нет на предприятии ни одного цеха или отдела, где бы не пользовались услугами вычислительного центра АСУП. Здесь решается более 120 задач по десяти различным подсистемам. Среди этих задач — оперативное планирование производства, своевременное обеспечение его сырьем, деталями, комплектующими изделиями, контроль за расходом и эффективным использованием материальных и трудовых ресурсов, сокращение объема ручных работ, повышение производительности труда управляющего персонала. Оснащенный современными ЭВМ, видеотерминальными комплексами и множеством других устройств, вычислительный центр стал как бы ядром автоматизированной системы

управления производством, вторая очередь которой вошла в строй в 1982 году.

Заводской отдел АСУП настойчиво продолжает внедрять новое поколение ЭВМ в процессы проектирования режущего инструмента, конструирования деталей и узлов автомобилей, работает над комплексной программой по раскрою рулонного и листового металлопроката, сулящей значительную экономию, над созданием системы контроля за подготовкой кузовов к окраске и последующей сушке.

Все большее внимание администрация, профком, комитет комсомола и совет ВОИР уделяют вовлечению в техническое творчество молодых работников завода. С этой целью регулярно проводятся смотры научно-технического творчества молодежи под девизами: «Двенадцатой пятилетке — энтузиазм, мастерство и поиск молодых» и «Мое первое рационализаторское предложение». Кстати, по инициативе профкома и совета ВОИР после внедрения в производство пятого, десятого и двенадцатого предложения рационализатору в торжественной обстановке вручаются удостоверения особого образца.

Только в первой половине 1986 года рационализаторы и изобретатели завода сэкономили почти полмиллиона рублей. Наиболее эффективными оказались новшества, предложенные опытными конструкторами А. И. Ждановым и Г. Н. Чебыкиным, технологом В. И. Мязиным и заместителем главного инженера сборочно-кузовного производства В. П. Матвеевым. Десятки тысяч рублей экономии дало внедрение рационализаторских предложений молодого технолога И. И. Фадеева и членов творческой комплексной бригады, которой руководит технолог корпуса вспомогательных цехов Е. П. Чекулаев.

Активисты ВОИР работают в тесном контакте с отделом научно-технической информации и научно-техническим обществом. НТО объединяет около 2 тысяч человек, примерно половина из них — молодежь. Внедрением достижений научно-технического прогресса в производство занимаются десятки творческих бригад и общественных конструкторских бюро.

Еще в июне 1985 года секретарь комитета комсомола Александр Глухов и его заместитель Федор Гущин обратились в техническую дирекцию объединения с предложением шире привлекать молодых автозаводцев к техническому перевооружению УАЗа.

Под руководством заместителя технического директора завода Б. И. Новикова, впоследствии избранного делегатом XVIII съезда профсоюзов СССР, была разработана и начала действовать соответствующая программа. Она предусматривала создание комсомольско-молодежных бригад по обслуживанию новых автоматических линий в цехе шасси, широкое внедрение новой техники и технологии в корпусе вспомогательных цехов, разработку узлов гоночных автомобилей «багги» и немало других мероприятий, позволявших проявить на деле свои знания и техническую смекалку сотням молодых инженеров, конструкторов, технологов, рабочих.

14 февраля 1987 года на заводе побывал член Политбюро, сек-

ретарь ЦК КПСС Л. Н. Зайков. Он знакомился с жизнью автозаводцев, подробно беседовал в цехах с рабочими и специалистами, расспрашивал о их работе, достижениях, о заботах и трудностях. И главный вывод, который сделал Л. Н. Зайков из этих бесед, сводился к следующему: обеспечить резкое повышение производительности труда и технического уровня продукции невозможно без масштабной и последовательной реконструкции предприятия, ускорения технического прогресса, более эффективного решения социальных вопросов. Были высказаны серьезные критические замечания и пожелания быстрее улучшать существующие модели машин и готовиться к выпуску принципиально новых автомобилей.

Над чем же работают сейчас конструкторы и технологи УАЗа?

В течение двенадцатой и тринадцатой пятилеток планируется осуществить дальнейшую модернизацию серийных автомобилей, освоить новые модели, разработанные и прошедшие испытания в годы одиннадцатой пятилетки. Будут разработаны и освоены перспективные модели для народного хозяйства и экспорта, которые придут на смену нынешним серийным автомобилям в середине 90-х годов.

Процесс модернизации ульяновских автомобилей длится практически непрерывно. Он направлен на повышение безопасности машин, снижение материалоемкости и трудоемкости их изготовления, приведение в соответствие со все более жесткими государственными стандартами и международными требованиями. На всех выпускаемых автомобилях устанавливается новая светотехника и электрооборудование, на УАЗ-469 — травмобезопасное рулевое управление и усиленные дуги безопасности, на всех вездеходах — двигатели повышенной мощности с увеличенным моторесурсом, тормозная система с раздельным приводом, применяются более прочные и легкие современные материалы для изготовления множества деталей и узлов.

Те, кто пользуется ульяновскими вездеходами, хотят, чтобы в них сочетались комфорт и безопасность легковых машин с проходимостью и вместимостью мощной амфибии. И конструкторы УАЗа упорно добиваются этого.

Уже первый этап модернизации всего семейства «УАЗ» повлек за собой изменение индексации моделей. Так, привычно звучащие «УАЗ-469» и «УАЗ-469Б» уже в мае 1985 года стали именоваться «УАЗ-31512» и «УАЗ-3151». Соответственно поменяли индексацию фургон, «санитарка», грузовичок и другие модели семейства «УАЗ-452».

Какие же машины выйдут с главного конвейера УАЗа в ближайшие годы?

На базе прекрасно зарекомендовавшей себя на практике «санитарки» создан автомобиль скорой медицинской помощи для сельской местности. В отличие от прежней модели здесь значительно изменено оборудование салона: смонтированы стеллажи для медицинского инструментария, кресла для сопровождающих больного, предусмотрено место для размещения реанимационной аппаратуры и т. д.

Конструкторы ульяновских вездеходов давно задумывались о создании машины, способной преодолевать водные преграды. Первые попытки заставить автомобиль УАЗ-469 держаться на воде относятся еще к концу 60-х годов. Но дополнительные поплавки, которыми снабдили эту модель, не давали большого эффекта: недостаточная емкость кузова и неполная его герметичность затрудняли передвижение машины по воде. Ю. Г. Борзов, Е. Я. Старостин, А. В. Перевалов, В. Ф. Любимов и другие конструкторы пробовали создать вариант плавающего автомобиля на базе фургона с редукторными мостами. Образцы таких машин были созданы, но испытания показали, что вращение колес при большом сопротивлении кузова не обеспечивает необходимой скорости, следовательно, нужен дополнительный двигатель. А пока этот вопрос оставался нерешенным, велась разработка автомобиля, способного преодолевать брод до полутора метров глубиной.

— Основным местом для испытаний этих машин, — вспоминает заместитель главного конструктора З. И. Стильбанс, — мы выбрали левый берег Волги. Он представлял собой в какой-то мере готовый полигон для испытаний подобных автомобилей: гладкое песчаное дно с плавным понижением создавало идеальные условия для постепенного увеличения глубины. Так как высота самой машины (при откинутой на капот ветровой раме) чуть превышала 130 сантиметров, картина передвижения на заданной глубине была весьма впечатляющей: над водой медленно двигалась одна только голова водителя, одетого, естественно, в специальный водонепроницаемый костюм.

Удачные технические решения, найденные в процессе проектирования этих и других машин, позволяют создавать целые автомобильные семейства на широкой унифицированной базе. Их главными преимуществами по-прежнему остаются высокая проходимость, надежность и простота управления. Достаточно увидеть, что творится на многих автомобильных дорогах в непогоду, чтобы понять, насколько это важно. К названным достоинствам «уазиков» следует добавить современные формы, комфорт и безопасность, мощный и экономичный дизельный двигатель. Таковы основные особенности перспективных поколений выпускаемых Ульяновским автомобильным заводом джипов и «вагонников», которые появятся на дорогах страны и мира в 90-х годах.

В годы одиннадцатой пятилетки некоторые предприятия Российской Федерации начали создавать свои филиалы в Средней Азии и Закавказье. Еще на XXVI съезде КПСС шла речь об ускоренном развитии в этих районах трудоемких отраслей легкой промышленности и машиностроения, что приблизит производство к источникам не только сырья, но и рабочих рук. В перспективе же комбинаты, заводы и фабрики, создаваемые в республиках, должны стать вполне самостоятельными предприятиями, опирающимися на современную техническую базу. Это будет способствовать ускоренному и более равномерному развитию производительных сил страны.

В конце 1984 года было принято решение о строительстве в

1986—1990 годах в г. Кировабаде Азербайджанской ССР автомобильного завода по производству полуторатонных грузовых автомобилей с дизельным двигателем. Одновременно должны были возводиться жилые дома и объекты культурно-бытового назначения для работников этого завода.

Вскоре приказом Минавтопрома СССР завод малотоннажных грузовых автомобилей в г. Кировабаде был включен в состав производственного объединения «АвтоУАЗ».

«В стране сейчас остро ощущается нехватка экономичных малотоннажных автомобилей, — писала в 1985 году газета «Известия». — Восполнить этот дефицит и призван Кировабадский завод, который должен уже к концу предстоящей пятилетки начать выпуск полуторатонных автофургонов с дизельным двигателем» [1].

Почему именно ульяновским автомобилестроителям было поручено выполнение этой сложной и ответственной задачи?

Прежде всего немалую роль сыграл богатый опыт конструкторов и технологов УАЗа в проектировании и создании малотоннажных автомобилей. Ведь в первые послевоенные годы завод освоил производство полуторок ГАЗ-АА и ГАЗ-ММ, так хорошо послуживших народному хозяйству. А уже в середине 50-х годов здесь началась разработка малотоннажных автомобилей собственной конструкции.

Что же касается использования на подобных машинах дизельных двигателей, то и этими вопросами, напомним, занималось еще в годы войны конструкторское бюро, возглавляемое Б. Л. Шапошником. Конечно, сейчас трудно говорить о традициях и прямой преемственности в разработке нового двигателя. Здесь более существенно другое: дизели, опробованные на построенных в Кировабаде «полуторатонниках», после необходимой модернизации будут поставлены на перспективные модели следующего поколения УАЗов.

В начале 1985 года генеральной дирекцией объединения был издан приказ о создании полноценных конструкторских, технологических и испытательных подразделений, способных своевременно и качественно осуществить разработку, доводку и подготовку к производству полуторатонного автомобиля на современном техническом уровне.

Нужно сказать, что разработка первой серии опытных образцов малотоннажного городского автомобиля, главным образом для нужд сферы обслуживания, началась еще в 1983 году. Высокий фургон с цельнометаллическим кузовом на маленьких колесах с небольшим по мощности и экономичным дизелем должен был восполнить нехватку подобных машин в народном хозяйстве страны. Уже при разработке образцов второй серии к специалистам НАМИ активно подключились конструкторы, технологи и модельщики Ульяновского автозавода. Под руководством А. И. Макарова, назначенного главным конструктором по «полуторатоннику», над проектированием новой машины работали кузовщики С. П. Хилков, В. Е. Осипов, А. В. Чесалин, шассисты В. А. Куз-

[1] Известия, 1985, 8 сентября.

нецов, И. А. Гололобова, специалист по электрооборудованию А. А. Мачкасов и другие сотрудники управления главного конструктора. С их участием создавался необычного вида автомобиль, даже отдаленно не напоминающий привычный облик ульяновских машин, но в такой же мере необходимый нашему народному хозяйству.

Принципиально новым направлением развития автомобилестроения стало создание машин на «электрическом топливе». На УАЗе электромобилями всерьез начали заниматься с 1976 года. Первые электромобили были собраны уже через несколько месяцев на базе УАЗ-451. С громоздким электродвигателем, смонтированным в моторном отсеке, и подвешенным под кузовом 600-килограммовым блоком батарей они выглядели поначалу довольно неуклюже (сказывалось отсутствие опыта у конструкторов и сжатые сроки изготовления первых образцов), но ведь это были только первые шаги.

Проектированием, созданием и первыми испытаниями электромобилей занималась специальная рабочая группа, которой руководил В. А. Кузнецов. Опытные конструкторы В. П. Налуцишин и В. Г. Горлов, инженеры-испытатели Г. Н. Чебыкин и А. Г. Еремин, ставший впоследствии директором сборочно-кузовного производства, еще несколько человек самозабвенно увлеклись идеей создания первого ульяновского электромобиля — машины будущего, безвредной для окружающей среды.

Владимир Александрович Кузнецов вспоминает долгие недели поисков оптимального устройства электромобиля, горячие споры вокруг принципов компоновки основных узлов и механизмов. Где расположить громоздкий и тяжелый блок питания? — вот что было главным вопросом. Иногда конструкторам казалось, что они зашли в тупик, что выхода нет. Но выход, конечно, нашелся. И подсказал его кузовщик Юрий Викторович Павлов. Он предложил положить свинцово-кислотные батареи на дно кузова, а чтобы как можно надежнее изолировать их, сверху сделали второй пол. Это давало возможность пустить в ход и систему эффективной вентиляции.

Если сначала разработкой электромобиля занималась лишь небольшая группа энтузиастов, то позже на заводе были созданы конструкторский отдел электромобилей, специальная лаборатория и научно-исследовательское бюро, которое возглавляли А. Г. Еремин, а затем А. С. Ерепов.

Первая партия электромобилей (УАЗ-451МИ) успешно прошла цикл испытаний на полигоне НАМИ и опытную эксплуатацию на улицах столицы. Незадолго до этого «Ульяновская правда» писала в статье «Есть электромобиль!»:

«Уже сотней профессий овладели ульяновские автомобили, используемые в различных отраслях народного хозяйства... И вот их семейство пополнилось электромобилем на базе грузового фургона УАЗ-451М. Он создан в конструкторском бюро электромобилей автозавода в содружестве со Всесоюзным научно-исследовательским институтом электромеханики. Конструкторы в сжатые

сроки изготовили несколько образцов и лучшие из них пустят в производство. Их выпуск — трудовой подарок автомобилестроителей родины В. И. Ленина 60-летию Октября» [1].

С тех пор практически каждая партия электромобилей с маркой УАЗа была в чем-то совершеннее предыдущей. Машины 1983 года имели более экономичную и надежную систему электропривода, а электрический блок управления на интегральных микросхемах обеспечивал наиболее экономный режим движения. Световое табло давало полную информацию об исправности всех электронных систем. Подзарядить аккумуляторы можно было от любой промышленной линии переменного тока при стоянке под погрузкой или в обеденный перерыв водителя.

В двенадцатой пятилетке перед Министерством автомобильной промышленности СССР поставлены задачи по созданию малотоннажных грузовых автомобилей с перспективными источниками тока.

Наряду с другими автозаводами страны эту задачу выполняет и УАЗ. Здесь разрабатывается новая модификация современных фургонов, испытываются опытные образцы перспективных аккумуляторов. И люди все меньше удивляются, замечая в автомобильных потоках, что текут по улицам больших городов, бесшумные светлые «уазики» без выхлопных труб и бензобаков. С каждым годом все больше таких автомобилей будущего выезжает из ворот Ульяновского автозавода.

Завтрашний день объединения — это не только новые модели машин, но и люди, которые будут их создавать — молодые рабочие, техники, мастера, инженеры, технологи, постоянно пополняющие ряды тружеников УАЗа. Только на автозавод ежегодно приходят 250—300 человек, окончивших вузы и техникумы, столько же уволенных в запас воинов и около 500 выпускников государственных профессионально-технических училищ.

О двух средних учебных заведениях — ГПТУ-7 и Ульяновском автомеханическом техникуме — стоит рассказать подробнее.

Из ГПТУ-7 на УАЗ и другие заводы объединения приходят квалифицированные токари, фрезеровщики, слесари-инструментальщики, наладчики агрегатных и специальных станков, электромонтеры, слесари-ремонтники, электросварщики и контролеры ОТК. Они обучаются в училище в течение трех лет: занимаются в отлично оборудованных кабинетах, лабораториях и учебно-производственных мастерских, периодически проходят практику на своих будущих рабочих местах.

В большом классе, где идут занятия группы слесарей-инструментальщиков, — аккуратно убранные рабочие места, ровные ряды тисков, у стены — небольшие сверлильные станки. Позади кафедры преподавателя — доска с чертежами, экран для учебных фильмов. Все, чему учат ребят в ПТУ, пригодится им в будущем: не только технология металла и техническое черчение, но и, например, основы эстетики. Ведь современный рабочий — это человек высокой

---

[1] Ульяновская правда, 1977, 8 ноября.

и разносторонней культуры, личность творческая, не ограниченная узкими рамками своей профессии. Сформировать такую личность уже в стенах училища — одна из главных задач мастеров производственного обучения и заводских наставников.

Опытные мастера умело и терпеливо знакомят ребят с основами и тонкостями их профессий. В числе наиболее заслуженных — Николай Сергеевич Щукин, Иван Иванович Крюков, Геннадий Викторович Шалдыбин, братья Николай Федорович и Борис Федорович Лазаревы. «Ульяновская правда» так писала о Б. Ф. Лазареве в большом очерке под рубрикой «Мы — люди Страны Советов»:

«Мастер производственного обучения... Мастерами мы с уважением называем людей, которые в совершенстве владеют своей профессией, — будь то сельский механизатор, закройщик в ателье или классный водитель. А тут сама должность так называется: «Мастер...». Много же за этим стоит, если должность соответствует истине.

Он сейчас благодарно называет имена людей, бывших в разное время его наставниками и мастерами в этом же училище и на заводе: Евгений Прокопьевич Прудников, Николай Михайлович Стригин, Виктор Михайлович Давыдов, Андрей Евгеньевич Брагин... А спроси сейчас у десятков, да уже, пожалуй, у сотен выпускников, которые сами стали и становятся мастерами: кому прежде всего обязаны вы тем, чего достигли сейчас? — и они, не задумываясь, назовут Бориса Федоровича Лазарева» [1].

А ведь Борису Федоровичу пришлось немало повозиться со многими из них. Встречаются среди учеников и «трудные» подростки, но большинство из них становится в стенах училища, а потом в заводских цехах достойными представителями рабочего класса.

Показательно, что в ГПТУ-7 ежегодно получают профессию, а заодно и среднее образование около 200 детей работников завода. В середине 80-х годов здесь учились Олег Жариков, Олег Корушев, Дима Чурашов, Игорь Шалаев, Володя Иванов и представители многих других известных на заводе трудовых династий. Слесарем-инструментальщиком, как отец Николай Васильевич и старший брат Александр, стал Андрей Строганов, воспитанник мастера Николая Федоровича Лазарева.

Базовым промышленным предприятием является УАЗ и для Ульяновского автомеханического техникума. На дневном, заочном и вечернем отделениях тут занимается более 2 тысяч человек и почти половина выпускников дневного отделения приходит затем на заводы производственного объединения.

К специальностям, которые дает своим выпускникам техникум, в последние годы прибавилось немало новых. Кроме технологов литейного, кузнечно-штамповочного и инструментального производств, здесь готовят технологов по наладке автоматических линий, специалистов среднего звена по техническому обслуживанию и ремонту автомобилей, техников-конструкторов.

---

[1] Ульяновская правда, 1982, 19 декабря.

Сотни выпускников разных лет работают сейчас на автозаводе. Среди них — технический директор объединения И. Н. Тарасов, его бывший заместитель С. И. Быстров, главный металлург А. И. Никитин, заместитель начальника управления главного технолога Л. В. Дьяконов. Кстати, немало бывших выпускников постоянно оказывают техникуму помощь в оснащении многочисленных кабинетов и лабораторий, учебно-производственных мастерских, участвуют в проведении научно-технических конференций, являются руководителями практики и дипломного проектирования.

В техникуме работают опытные и квалифицированные преподаватели: В. И. Бабушкин, Г. Г. Кауфман, М. И. Щербакова, Г. И. Первухина, В. Ф. Санина, М. В. Асланян, Л. М. Орлова и десятки их коллег.

Постановление «Об основных направлениях реформы общеобразовательной и профессиональной школы», принятое на сессии Верховного Совета СССР в апреле 1984 года, нацелило на еще большее укрепление всесторонних связей автомеханического техникума со своим базовым предприятием, повысило ответственность руководителей автозавода за укрепление материально-технической базы и совершенствование учебного процесса. В одном из приказов по объединению говорилось, в частности, о необходимости технического и эстетического переоборудования кабинетов и лабораторий техникума, закрепленных за различными службами завода, об оказании помощи в развитии технического творчества учащихся, благоустройстве общежитий. А заводской комитет комсомола охотно взялся за организацию совместных молодежных вечеров, посвященных памятным и юбилейным датам.

Повышенное внимание руководства и общественных организаций автозавода к нуждам учебных заведений, ежегодно готовящих сотни квалифицированных рабочих и специалистов среднего звена, сделало ГПТУ и техникум настоящими кузницами кадров, позволило создать здесь все условия для обучения и гармоничного воспитания будущих автомобилестроителей.

* * *

На совещании в Центральном Комитете КПСС, которое состоялось 24 июля 1987 года, был рассмотрен ход выполнения программы модернизации отечественного машиностроения в свете решений XXVII съезда партии и июньского (1987 г.) Пленума ЦК КПСС.

«Мы окинули взглядом,— говорил на совещании Генеральный секретарь ЦК КПСС М. С. Горбачев,— разные по своей организационной и экономической природе сферы машиностроительного комплекса, но общее в сути происходящих здесь процессов однозначно... Там, где решительно идут на углубление перестройки, утверждение нового стиля, усиление кадрового потенциала, приучают себя по-новому экономически и политически мыслить, там, вопреки любым возникающим трудностям, добиваются прогресса. Там никому не мешает госприемка, никто не приходит в уныние

от необратимой необходимости обеспечить 100-процентное выполнение договоров и выполнять напряженные задания по экономии всех видов материальных и топливно-энергетических ресурсов»[1].

Среди участников совещания в ЦК КПСС был министр автомобильной промышленности Н. А. Пугин. В своем выступлении он сказал, что предприятия министерства одними из первых в стране внедрили хозрасчет и самофинансирование. На этой основе они добились существенного повышения эффективности производства. Выполнены задания по росту выпуска продукции, производительности труда и прибыли, по снижению себестоимости. Планомерно обновляется выпускаемая техника, повышается ее экономичность и надежность.

На июньском (1987 г.) Пленуме ЦК КПСС подчеркивалось, что министерства должны на деле стать научно-техническими и планово-экономическими штабами, отвечая перед страной за стратегические вопросы развития отрасли. Значительно возросшие права трудовых коллективов, переход к самоуправлению становятся мощным стимулом для проявления инициативы и подлинной самостоятельности.

В обстановке резкого усиления социальной и трудовой активности многотысячный коллектив Ульяновского автомобильного завода имени В. И. Ленина и другие предприятия производственного объединения «АвтоУАЗ» успешно выполняют задания двенадцатой пятилетки. Растет выпуск автомобилей, нарастающими темпами ведется техническое перевооружение заводов, проектируются новые машины, механизмы, узлы, детали...

Выполняя революционные задачи, поставленные XXVII съездом КПСС, УАЗ уверенно движется вперед, внося достойный вклад в приумножение богатства и могущества страны, укрепление ее международного престижа. Свой 50-летний юбилей головной завод производственного объединения «АвтоУАЗ» готовится встретить новыми трудовыми успехами.

---

[1] Правда, 1987, 26 июля.

ОГЛАВЛЕНИЕ

ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

Цветная фотосъемка *В. С. Гаспарянца*

Зав. редакцией *Л. М. Кузьмина.* Редактор *А. М. Зотова.* **Мл. редакторы** *А. Б. Баранова, И. А. Печникова.* Художник *С. Н. Томилин.* Художественный редактор *А. П. Ерасов.* Технический редактор *Л. Н.* ***Никитина.*** Корректор *Е. Л. Тартаковская*

ИБ № 2222

Сдано в набор 02.07.87. Подп. в печать 09.12.87. А 14510. Формат 60×90¹/₁₆. Бумага тип. № 1. Гарнитура литературная. Печать высокая. Печ. л. 9,5+ +вкл. 2,0. Усл. кр.-отт. 17,5. Уч.-изд. л. 10,58+вкл. 1,44. Тираж 32 000 экз. Заказ 1285. Цена 1 р. 70 к.

Ордена Трудового Красного Знамени издательство ВЦСПС Профиздат, 101000, Москва, ул. Кирова, 13.

1-я типография Профиздата, 109044, Москва, Крутицкий вал, 18.

И90 **История** Ульяновского автомобильного завода.—М.: Профиздат, 1988.—148 с.—(История фабрик и заводов).

1 р. 70 к.

Книга посвящена истории единственного в стране предприятия, выпускающего малотоннажные машины повышенной проходимости — знаменитые «уазики». Завод родился в трудном 1941 году как один из филиалов эвакуированного на восток московского ЗИСа и превратился сегодня в одно из крупнейших автомобильных объединений — «АвтоУАЗ», чья продукция экспортируется более чем в 60 стран мира.

В книге рассказывается о главных этапах развития УАЗа, о вкладе ульяновцев в советское автомобилестроение, о лучших людях завода, о роли партийной и профсоюзной организаций в становлении коллектива.

Для профсоюзных работников, активистов, научных работников.

И $\frac{1002010000-157}{081(02)-88}$ 11—88 ББК 63.3(2)7—24

1 р. 20 к.

ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

ПРОФИЗДАТ · 1988

1 р. 70 к.

40



ИСТОРИЯ

УЛЬЯНОВСКОГО

АВТОМОБИЛЬНОГО

ЗАВОДА

Ульяновский автомобильный завод имени В. И. Ленина — единственное в стране предприятие, выпускающее малотоннажные машины повышенной проходимости — знаменитые «уазики». Завод родился в трудном 1941 году как один из филиалов эвакуированного на восток московского ЗИСа и превратился сегодня в одно из крупнейших автомобильных объединений — «АвтоУАЗ», чья продукция экспортируется более чем в 60 стран мира.

В книге рассказывается о главных этапах развития УАЗа, о вкладе ульяновцев в советское автомобилестроение, о лучших людях завода, о роли партийной и профсоюзной организации в становлении коллектива.

ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА